

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA



TESIS DOCTORAL

**LA DEPURACIÓN DEL PERSONAL FERROVIARIO
DURANTE LA GUERRA CIVIL Y EL FRANQUISMO
(1936-1975)**

Francisco Polo Muriel

DIRECTORES:

Doctores D. Manuel Álvaro Dueñas y D. Miguel Muñoz Rubio

2015

A todos los ferroviarios y ferroviarias
a los que les tocó vivir este período de la historia de España

Índice

Introducción: objetivos, fuentes y metodología	5
<i>Objetivos</i>	<i>5</i>
<i>Estado de la cuestión.....</i>	<i>7</i>
<i>Fuentes archivísticas empleadas.....</i>	<i>16</i>
<i>Estructura del estudio</i>	<i>20</i>
Capítulo 1. Los recursos humanos en el ferrocarril español a la altura de la década de 1930.....	23
1.1. <i>El empleo ferroviario en España. Una aproximación cuantitativa desde sus fuentes.....</i>	<i>24</i>
1.2. <i>Los efectivos de personal antes del inicio de la Guerra Civil.....</i>	<i>27</i>
1.2.1. <i>La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.....</i>	<i>28</i>
1.2.1.1. <i>Organización empresarial de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.....</i>	<i>32</i>
1.2.1.2. <i>La distribución territorial de los recursos humanos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España a la finalización de la Guerra Civil.....</i>	<i>33</i>
1.2.2. <i>La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante</i>	<i>37</i>
1.2.2.1. <i>Estructura organizativa de la compañía</i>	<i>39</i>
1.2.2.2. <i>Los recursos humanos en MZA al inicio del proceso depurador.....</i>	<i>41</i>
1.2.3. <i>La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces</i>	<i>43</i>
1.2.3.1. <i>La evolución de los efectivos de personal en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1896-1935).....</i>	<i>43</i>
1.2.3.2. <i>La estructura organizativa de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces</i>	<i>47</i>
1.2.4. <i>La Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España</i>	<i>48</i>
1.2.4.1. <i>La estructura organizativa de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.....</i>	<i>50</i>
1.2.4.2. <i>La distribución territorial de los recursos humanos de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España a la finalización de la Guerra Civil.....</i>	<i>50</i>
Capítulo 2. Conflictividad social y represión en las empresas ferroviarias antes del estallido de la Guerra Civil.....	55
2.1. <i>Las consecuencias de la huelga de 1917 sobre el personal ferroviario.....</i>	<i>56</i>
2.2. <i>La huelga de octubre de 1934 y sus efectos en el personal ferroviario</i>	<i>60</i>
Capítulo 3. El estallido de la Guerra Civil y su impacto en la reorganización de la red ferroviaria. El inicio de los procesos depuradores.....	63
3.1. <i>Una red ferroviaria dividida</i>	<i>64</i>
3.1.1. <i>La reorganización de la red republicana</i>	<i>70</i>
3.1.2. <i>La reorganización de la red en zona sublevada</i>	<i>79</i>
3.2. <i>El inicio del proceso de Depuración Franquista en la red ferroviaria.....</i>	<i>80</i>
3.2.1. <i>La Ley de 10 de febrero de 1939 y su aplicación en las compañías ferroviarias.....</i>	<i>83</i>
3.2.2. <i>La dinámica histórica del procedimiento depurador en RENFE hasta la finalización de la dictadura de Francisco Franco.....</i>	<i>87</i>
Capítulo 4. La depuración en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943	93
4.1. <i>Información y vigilancia ideológica en una red dividida. Los inicios de la represión</i>	<i>94</i>
4.1.1. <i>De la resistencia al obligado acomodo.....</i>	<i>99</i>
4.1.2. <i>Los efectos cuantitativos de la depuración en la red de Oeste hasta la promulgación de la Ley de Depuración de Funcionarios Públicos</i>	<i>112</i>
4.2. <i>La Ley de 10 de febrero de 1939 y su aplicación en la red de Oeste</i>	<i>114</i>
4.3. <i>La institucionalización de la Depuración en la Compañía. Constitución, actividades y funciones de la Junta Depuradora de Oeste hasta su disolución y su continuación en RENFE.....</i>	<i>118</i>

4.4. El balance cuantitativo de la Depuración en Oeste hasta su cierre provisional en el año 1943	123
4.4.1. El balance a través de las Actas del Consejo Directivo de Oeste y del Comité de Gerencia del Consejo de Administración de RENFE, para la Zona de Oeste (octubre, 1939-enero, 1943)	123
4.4.2. El balance de la depuración en Oeste a través del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE	131
4.5. Conclusiones	143
Capítulo 5. La depuración en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 1936-1943	145
5.1. El proceso de Depuración en la Red de Andaluces hasta su cierre provisional en el año 1943.....	146
5.1.1. El procedimiento en Andaluces tras la constitución de su Junta Depuradora.....	149
5.2. Las argumentaciones y motivaciones expuestas por la Junta Depuradora de Andaluces	155
5.3. Conclusiones	164
Capítulo 6. La depuración del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1936-1943.....	167
6.1. La Depuración en Norte antes de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios.....	168
6.2. La institucionalización del proceso en la Compañía del Norte. Constitución, actividades y funciones de sus diferentes Juzgados	173
6.2.1. La normativa para el desarrollo de la depuración en Norte	180
6.3. El balance cuantitativo de la Depuración en Norte, a través de la actividad desarrollada por sus juzgados depuradores.	186
6.4. Conclusiones	205
Capítulo 7. El proceso de depuración por responsabilidades políticas en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, 1936-1943.....	207
7.1. El procedimiento depurador en MZA con anterioridad a la publicación de 10 de febrero de 1939.....	208
7.2. La institucionalización del proceso en MZA a raíz de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939. Constitución, normativa y funciones.....	210
7.2.1. La normativa en materia de depuración en MZA	212
7.3. Los resultados cuantitativos del proceso de depuración en MZA durante la etapa RENFE	223
7.4. Análisis del impacto del procedimiento depurador en MZA a través de la explotación de la base de datos nominal para la depuración del personal ferroviario	230
7.5. Conclusiones	243
Capítulo 8. La centralización del procedimiento depurador en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (1941-1975).....	245
8.1. El inicio de una nueva etapa dentro del procedimiento depurador	246
8.1.1. La centralización del procedimiento por parte del Servicio de Personal y de Asistencia Social de RENFE	249
8.1.2. Los resultados cuantitativos del proceso de depuración durante la década de 1940.....	255
8.2. La apertura del proceso de readmisiones en la década de 1950	260
8.2.1. Los antecedentes previos a la publicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950	261
8.2.2. La Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950	264

8.2.3. Constitución de la Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración e inicio de sus trabajos	266
8.2.3.1. Las dudas en torno a la interpretación de las normas por parte de la Comisión Delegada	269
8.2.3.2. El desarrollo de los trabajos de la Comisión Delegada y resultados cuantitativos del procedimiento	273
8.3. <i>El proceso de depuración por responsabilidades políticas en RENFE tras la aplicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas del 24 de julio de 1950</i>	286
8.3.1. La cuestión de los depurados en RENFE durante la década de 1960	286
8.3.2. El reconocimiento de los derechos pasivos y de antigüedades del personal depurado	289
8.4. <i>La llegada de los indultos</i>	296
8.5. <i>La Democracia y la resolución definitiva al problema de los depurados</i>	299
8.6. <i>Conclusiones</i>	300
Capítulo 9. Conociendo los intramuros de la depuración ferroviaria a través de sus expedientes	303
9.1. <i>Características de los expedientes de depuración</i>	304
9.2. <i>Los efectos de la sublevación militar de julio de 1936 a través de los expedientes de depuración</i>	307
9.3. <i>Las justificaciones sobre la actuación profesional, política y sindical durante el período de guerra en el territorio administrado por la república. Lo que cuentan los expedientes</i>	312
9.3.1. Las adhesiones al “Nuevo Estado”	312
9.3.2. Filiaciones políticas y sindicales y la búsqueda de posibles vinculaciones con la masonería	317
9.3.3. La actuación profesional	325
9.3.4. Las acusaciones y los descargos	330
9.3.5. La depuración durante la década de 1950. Un primer intento para la readmisión de los separados a partir de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950	337
9.3.6. Ferroviarios ante el muro burocrático	339
Conclusiones	343
Fuentes y bibliografía	355
Anexo Estadístico	373
Índice de cuadros, gráficos y mapas	525
<i>Índice de cuadros</i>	525
<i>Índice de gráficos</i>	530
<i>Índice de mapas</i>	532

Abreviaturas

ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AFET: Anuario de Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de la Torre
AHF: Archivo Histórico Ferroviario
Andaluces: Compañía de los Ferrocarriles Andaluces
CDMH: Centro de Documentación de la Memoria Histórica
CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español
CEDA: Confederación Española de Derechas Autónomas
Central: Compañía del Ferrocarril Central de Aragón
CNT: Confederación Nacional del Trabajo
DGS: Dirección General de Seguridad
FNFE: Federación Nacional de Ferroviarios Españoles
FNIF: Federación Nacional de la Industria Ferroviaria
MCP: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Cáceres y Portugal
MZA: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante
MZOV: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zamora, Orense y Vigo
Norte: Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
Oeste: Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España
PCE: Partido Comunista de España
PSOE: Partido Socialista Obrero Español
RENFE: Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
SMF: Servicio Militar de Ferrocarriles
Sur de España: Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España
UGT: Unión General de Trabajadores

Introducción: objetivos, fuentes y metodología

Objetivos

El presente estudio es el fruto de un trabajo de investigación, iniciado hace ya siete años aproximadamente, cuando este doctorando, desde el seno del Programa de Historia Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, afrontó la coordinación de un proyecto de investigación sobre la historia del proceso de depuración laboral en el que se vieron inmersos todos aquellos ferroviarios a los que les tocó vivir la Guerra Civil. A raíz del trabajo de recopilación estadística que hemos realizado a lo largo de estos años de investigación y que mostraremos en los siguientes capítulos, se han registrado cerca de 90.000 ferroviarios (la mayor parte de ellos adscritos a la red ferroviaria de vía ancha¹) que se vieron afectados por un proceso que comenzó a los pocos días de producirse la sublevación militar encabezada por el General Franco y que vino a concluir al final de la dictadura, cuando se publicó el Decreto núm. 3357 de 5 de diciembre de 1975² sobre anulación de los efectos de las sanciones administrativas adoptadas de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939, que posteriormente sería complementada por la promulgación del Real Decreto Ley 10/1976 de 30 de julio sobre Amnistía³, dándose así los primeros pasos para la recuperación paulatina de las libertades democráticas en España.

Nos encontramos pues ante una materia de estudio que ha generado un buen número de investigaciones desde que en 1975 concluyera la dictadura franquista⁴, dando lugar a una relevante profusión de trabajos que se vieron dinamizados a partir de la conmemoración del cincuentenario de la terminación de la Guerra Civil, en donde se sitúa el arranque del movimiento memorialista en España⁵, corriente que no ha dejado de generar investigaciones hasta entroncar con un nuevo repunte de estudios producidos⁶ a raíz de la promulgación de la Ley de la Memoria Histórica⁷. Todos ellos, en buena medida, han servido para articular y nutrir al que ahora presentamos a consideración. Pero también nos encontramos ante una parcela de estudio que tiene una especial relación con la historia económica de este país y que se encuentra todavía a falta de estudios particulares que analicen las consecuencias de la represión franquista en el seno de empresas de implantación nacional, como fueron las concesionarias de servicios públicos, en concreto las compañías ferroviarias de capital privado que explotaron, en régimen concesional, ese modo de transporte hasta la constitución

¹ Se conoce por red ferroviaria de vía ancha o de ancho ibérico a aquella que cuenta con una dimensión de 1,668 metros de distancia entre los bordes interiores de cada carril. Este tipo de ancho de vía fue el adoptado para la explotación de las principales líneas ferroviarias en España. No obstante, la red ferroviaria española convivió y convive actualmente con otros anchos, si bien las infraestructuras operadas en ancho ibérico siguen siendo las predominantes. Véase MORENO, Jesús (1996). *El ancho de vía en los ferrocarriles españoles: de Espartero a Alfonso XIII*. Madrid. Toral Technical Trade.

² Publicada en el Boletín Oficial del Estado de 24 de diciembre de 1975.

³ Publicada en el Boletín Oficial del Estado de 4 de agosto de 1976.

⁴ Un primer balance sobre la bibliografía generada en torno a la temática de la represión franquista, veinticinco años después de la muerte del dictador, lo encontramos en el trabajo de MIR CURCÓ, Conxita (2001). "El estudio de la represión franquista: una cuestión sin agotar". En *Ayer*, número 43, pp. 11-35.

⁵ Un balance sobre las publicaciones generadas al hilo del movimiento memorialista lo encontramos en ESPINOSA MAESTRE, Francisco (ed.) (2010). *Violencia roja y azul. España, 1936-1950*. Barcelona. Ed. Crítica.

⁶ Una extensa recopilación y análisis de la bibliografía producida en los últimos años se encuentra en NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (coord.) (2009). *La Gran Represión. Los años de plomo de la posguerra (1939-1948)*. Madrid. Flor del Viento Ediciones.

⁷ Ley 52/2007, de 26 de diciembre, por la que se reconocen y amplían derechos y se establecen medidas en favor de quienes padecieron persecución o violencia durante la guerra civil y la dictadura.

en 1941 de la empresa pública Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante RENFE), la cual se haría cargo, a partir de 1941, del proceso de depuración de personal por responsabilidades políticas, iniciado a raíz de la publicación del Decreto Ley de 10 de febrero de 1939 por las antiguas compañías ferroviarias, y lo continuará hasta la liquidación administrativa del mismo durante los primeros años de la transición democrática en España.

El sector ferroviario ha constituido desde su origen una actividad económica de relevancia. Su evolución a lo largo del siglo XIX y su desarrollo posterior en los primeros años del siglo XX trajo consigo la construcción y explotación de más de 15.000 kilómetros de ferrocarril, de vía ancha y de vía estrecha, la absorción de grandes recursos económicos que llevaron a las compañías ferroviarias a figurar a la cabeza de las empresas españolas por sus activos económicos y por el número de trabajadores empleados. Según afirman los profesores Carreras y Tafunell⁸, las principales compañías ferroviarias españolas (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y la Compañía del Ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante) se encontraban liderando el ránking de las principales empresas españolas del primer tercio del siglo XX. A su vez, a mediados de la década de 1930, las cuatro principales compañías ferroviarias (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y la Compañía del Ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España) concentraban al colectivo profesional más numeroso del aparato productivo de la economía española, alcanzando la cifra de los 93.711 empleados⁹. Este hecho propició que el colectivo ferroviario fuera el que contara con un mayor grado de penetración por parte de las organizaciones obreras y estuviera considerado como uno de los más movilizados tanto política como sindicalmente.

Tras el final de la Guerra Civil y la constitución de RENFE en 1941, la nueva empresa pública agruparía a todos los ferrocarriles de vía ancha, alcanzando en ese momento los 12.791 kilómetros y contando con una plantilla que se situaba en los 110.164 trabajadores, distribuidos por todas las provincias españolas peninsulares y diseminados por multitud de estaciones, apartaderos y puestos de servicio que cubrían todas la tareas que el complejo servicio ferroviario necesitaba¹⁰.

El estudio que presentamos tiene como objetivo analizar con detalle uno de los procedimientos depuradores más relevantes del panorama empresarial de posguerra en España, que afectó, además, al colectivo de trabajadores más numeroso y diseminado del país, asentado por todo el territorio peninsular a lo largo de la red ferroviaria. La investigación comprende además un período temporal amplio que se extiende desde el inicio de la Guerra Civil y se prolonga hasta el final de la dictadura franquista, momento en el que las consecuencias administrativas del procedimiento depurador se verán extinguidas por las disposiciones legislativas que favorecerán, a su vez, el proceso de transición democrática en nuestro país.

Con este universo de estudio y conscientes del alcance que este proceso de depuración tuvo para el sector ferroviario durante el segundo tercio del siglo veinte, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), a través de su Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario, comenzó a desarrollar a partir del año 2007 el proyecto denominado “La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)”. Este proyecto, subvencionado durante el período 2007-2011 por el Ministerio de la Presidencia, dentro de las Convocatorias de Ayudas destinadas a la realización de actividades

⁸ CARRERAS ODRIOZOLA, Albert y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier (1993). “La gran empresa en España (1917-1972): una primera aproximación” en *Revista de Historia Industrial*, nº 3, 1993, pp. 127-176.

⁹ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

¹⁰ MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995). *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid. Ediciones Luna.

sobre las Víctimas de la Guerra Civil y el Franquismo¹¹, responde, a su vez, a un encargo realizado conjuntamente en 2005 por los consejos de administración de RENFE Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y promovido a instancias de los sindicatos mayoritarios (Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores) en los respectivos comités generales de ambas empresas públicas.

El estudio que aquí se presenta deviene, por tanto, de dicho proyecto de investigación, cuyo desarrollo y cumplimiento ha sido fundamental para la recopilación de las fuentes primarias de las que se ha nutrido a lo largo de varios años de investigación. Por todo ello, debo agradecer tanto a la mencionada institución como a los compañeros de viaje¹² que he tenido durante el período de identificación y clasificación de fuentes, y del vaciado del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, del que hablaremos en el epígrafe dedicado a las fuentes empleadas para este estudio. Igualmente este trabajo no hubiera llegado a este estadio final sin la guía y el asesoramiento prestado por mis codirectores de tesis, Manuel Álvaro Dueñas y Miguel Muñoz Rubio, quienes, además de entregarme repetidas dosis de calidad humana, me han brindado su experiencia profesional y han depositado en mí, a través de sus explicaciones, buena parte del extenso conocimiento que tienen sobre la materia¹³. Por supuesto, este trabajo no hubiera sido posible sin el apoyo incondicional de mi familia, Mari Paz, Lucía y Juan, a los que debo muchas horas de convivencia que espero poder recuperar.

Estado de la cuestión

Las nuevas aportaciones realizadas en torno a los efectos de la Guerra Civil sobre la sociedad española continúan sorprendiendo aún a unas generaciones que han heredado de sus padres y, quizá, también de sus abuelos, una memoria transmitida en la mayoría de los casos de forma oral. A la altura de la conmemoración de los cincuenta años del inicio del conflicto, en 1986, muy poco o casi nada se había llegado a contar sobre la represión y las víctimas de nuestra Guerra Civil¹⁴. No obstante, la propia efeméride propició que se pusieran en marcha estudios que pretendían arrojar una luz sobre una de las etapas más oscuras de nuestro pasado más reciente, la concerniente a las víctimas del conflicto armado y de la violencia política

¹¹ El proyecto de investigación se desarrolló durante cinco fases, que se identifican con las siguientes numeraciones otorgadas por el Ministerio de la Presidencia en las respectivas convocatorias: 1ª fase (proyecto 30.1/2007); 2ª fase (proyecto 24.1/2008); 3ª fase (proyecto 98.1/2009); 4ª fase (proyecto 76.1/2010) y 5ª fase (proyecto 205.1/2011).

¹² No puedo dejar de agradecer a todas las personas que, desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, han estado vinculadas en algún momento con este proyecto: Miguel Muñoz Rubio, Domingo Cuéllar Villar, Raquel Letón Ruiz, Leticia Martínez, José Mariano Rodríguez Martínez, Joaquín García Raya, Esther Gómez Calatayud, Fanny Stella Veloza, Eva Gatón Loinaz, Itziar Ruiz de Gauna Loizaga, Carlos Martín Gavilán, Sara Infantes Abad, Ana Cabanes y Raúl González. Quiero tener también un sentido recuerdo por Carlos Zapatero Ponte, quien fuera director gerente de la FFE en los años en los que se inició este proyecto y contribuyó con sus ánimos y esfuerzos a que esta investigación iniciara su andadura.

¹³ Las carencias y errores que puedan contener el presente estudio sólo son achacables a su autor.

¹⁴ La obra de Salas Larrazábal, publicada pocos años después de haber fallecido el dictador, realizaba una primera aproximación cuantitativa al número de víctimas de cada uno de los bandos contendientes. SALAS LARRAZÁBAL, Ramón (1977). *Pérdidas de la guerra civil*. Barcelona, Ed. Planeta. Con posterioridad a la anterior, en vísperas de la conmemoración de los cincuenta años del estallido del conflicto fueron editadas nuevas obras que lo estudiaban desde diferentes aspectos y se centraban ya en las consecuencias del período bélico en ámbitos territoriales más concretos. Nos referimos concretamente a las obras de TUÑÓN DE LARA, M., ARÓSTEGUI, J., VIÑAS, A., CARDONA, G. y BRICALL, J.M (1985). *La guerra civil española cincuenta años después*. Ed. Labor, Barcelona; SOLÉ I SABATÉ, Josep M^a (1985). *La repressió franquista a Catalunya, 1938-1953*. Barcelona, Edicions 62. MORENO GÓMEZ, Francisco (1985). *La guerra civil en Córdoba (1936-1939)*. Madrid, Editorial Alpuerto.

institucionalizada por el régimen franquista. Dentro de este objetivo de estudio, la investigación histórica que se ha desarrollado durante los últimos años en torno a esta temática se ha ido centrando cada vez más en conocer cuáles fueron las motivaciones que impulsaron el sufrimiento y la barbarie que miles de españoles padecieron durante la propia Guerra Civil y el posterior período de la dictadura militar. Responden así a las reflexiones que ya planteara en la primera mitad de la década de 1980 Reig Tapia¹⁵ y que, casi una década después, el profesor Julio Aróstegui indicara abiertamente en el monográfico dedicado a la violencia política en la revista *Ayer*¹⁶ cuando exponía que los estudios sobre la represión¹⁷ se habían decantado más en presentar una cuantificación de las víctimas, un “contar muertos”, que en analizar las causas que motivaron tamaña persecución y violencia. Consideraba entonces que “el estudio de la violencia, sobre todo de quién la detenta y de qué formas se aplica, es (era) cada vez más necesario para comprender la organización de una sociedad progresivamente más violenta y más compleja en sí misma”. Y esta reflexión hemos querido trasladarla a nuestro estudio. La mayoría de los trabajos culminados desde ese momento se han dirigido, desde ese enfoque¹⁸, a estudiar y analizar esta temática en cada una de las provincias españolas. Por ese motivo, rara es la provincia que no cuente aún con una tesis doctoral o un artículo de investigación que venga a mostrar el impacto de la guerra civil sobre la población, las causas y los efectos de su represión posterior durante el período franquista¹⁹.

¹⁵ REIG TAPIA, Alberto (1983). *La represión franquista y la guerra civil. Consideraciones metodológicas, instrumentalización política y justificación ideológica*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid. Serie Tesis doctorales. REIG TAPIA, Alberto (1985). *Ideología e Historia. Sobre la represión franquista y la guerra civil*. Madrid, Editorial Akal.

¹⁶ ARÓSTEGUI, Julio (1994). “Violencia, sociedad y política: la definición de la violencia”. En *Ayer*, número 13, pp. 17-56.

¹⁷ Sobre el concepto de represión véase GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo (2006). “Sobre el concepto de represión”. En *Hispania Nova*. Revista de Historia Contemporánea. Número 6, <http://hispanianova.rediris.es>

¹⁸ SAGUÉS SAN JOSÉ, J. (1994). “La justicia i la repressió en els estudis sobre la guerra civil española (1936-1939): la postguerra”, en *Violencia política i ruptura social a Espanya (1036-1945)*, pp. 7-28. Universitat de Lleida. SABÍN SABÍN, José Manuel (1996). *Prisión y muerte en la España de Postguerra*. Madrid, Anaya-Mario Muchnik. JULIÁ, Santos (coord.) (1999). *Víctimas de la Guerra Civil*. Madrid. Ed. Temas de Hoy. RICHARD, Michael (1999). *Un tiempo de silencio: La guerra civil y la cultura de la represión en la España de Franco, 1936-1945*. Barcelona, Crítica. MIR CURCÓ, Conxita. (ed.), (et al.) (2000). *La represión bajo el franquismo*. Madrid: Asociación de Historia Contemporánea. CASANOVA, Julián (Coord.) (2002). *Morir, matar, sobrevivir: La violencia en la dictadura de Franco*. Barcelona: Crítica. Serie: Crítica contrastes. NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (coord.) (2009). *Op. cit.* GÓMEZ BRAVO, Gutmaro y MARCO, Jorge (2011). *La obra del miedo: violencia y sociedad en la España franquista*. Barcelona, Ed. Península. VEGA SOMBRÍA, Santiago (2011). *La política del miedo*. Madrid, Editorial Crítica. ARÓSTEGUI, Julio (coord.) (2012). *Franco: la represión como sistema*. Madrid, Flor de Viento. PRESTON, Paul (2012). *El holocausto español. Odio y exterminio en la Guerra Civil y después*. Barcelona, Ed. Planeta.

¹⁹ SÁNCHEZ RECIO, Glicerio (1984). *Las responsabilidades políticas en la posguerra española. El partido judicial de Monóvar*. Alicante. Universidad de Alicante. RIVERO NOVIAL, María Cristina (1986). *La represión en la Rioja durante la guerra civil (1936-1939)*. Madrid. Akal. BALLARAT i BARÉS, Mercé (1990). *La repressió a la posguerra civil a Lleida (Abril de 1938-1945)*. Bellaterra: Publicaciones de la Universidad autónoma de Barcelona. Serie Tesis doctoral. BRAJOS GARRIDO, A.; ÁLVAREZ REY, L.; ESPINOSA MAESTRE, F (1990). *Sevilla 36: Sublevación fascista y represión*. Sevilla. Ed. Muñoz Moya y Montravel. ORS MONTENEGRO, Miguel (1993). *La represión de guerra y posguerra en Alicante (1936-1939)*. Tesis doctoral. Universidad de Alicante. COBO ROMERO, Francisco (1994). *La guerra civil y la represión franquista en la provincia de Jaén (1936-1950)*. Jaén. Instituto de Estudios Giennenses. CHAVES PALACIOS, Julián (1996). *La represión en la provincia de Cáceres durante la guerra civil (1936-1939)*. Cáceres, Universidad de Extremadura. Servicio de Publicaciones. ORTIZ HERAS, Manuel (1996). *Violencia política en la Segunda República y el primer franquismo*. Albacete, 1936-1950. Madrid, Siglo XXI Editores. MASSOT MUNTANER, Josep (1996). *El primer franquisme a Mallorca: Guerra civil, repressió, exili y represa cultural*. Barcelona: Abadía de Monserrat. RUIZ GONZÁLEZ, Cándido (1996). *La represión en Toro durante la guerra civil*. Zamora, UNED. NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta y ROJAS FRIEND, Antonio (1997). *Consejo de guerra: Los fusilamientos en el Madrid de la postguerra, 1939-1945*. Madrid, Compañía Literaria. LAMELA GARCÍA, Luis (1998). *Estampas de injusticia: La guerra civil del 36 en A Coruña y los documentos originados en la represión*.

Las empresas ferroviarias convivieron durante décadas en una situación de conflicto con sus trabajadores²⁰, sobre todo a partir de que, desde finales del siglo XIX, estos últimos comenzaran a organizarse y a manifestar sus reclamaciones mediante la realización de jornadas de huelga, que tuvieron, en un principio, un alcance más bien sectorial, ya que se centraron en el ámbito de los talleres, del telégrafo, etc, hasta desembocar en otras de mayor entidad y repercusión para la economía de las empresas, como las de 1912, 1916, 1917 y 1934²¹. La respuesta a estos planteamientos fue, en la mayoría de las ocasiones, el despido colectivo, al considerarse la huelga un delito y el abandono del servicio una falta grave sancionada con el despido inmediato. Cuando el derecho de huelga sea reconocido en 1909²² se seguirá manteniendo esa potestad por parte de las compañías, si bien comenzarán a aplicarse con matices en cada una de ellas, dependiendo de la cultura empresarial predominante, como han apuntado Francisco de los Cobos y Tomás Martínez Vara en su trabajo sobre la gestión del conflicto en las compañías Norte y MZA²³. Por tanto, conflicto y represión estuvieron muy presentes en el colectivo ferroviario antes de que produjese el golpe de Estado de julio de 1936. La guerra civil provocará que esa problemática se mantenga, si bien ahora con otros

Sada (A Coruña). Edición de Castro. RIVAS GARCÍA, Ramiro (et al.) (1998). *Tenerife 1936: Sublevación militar, resistencia y represión*. Santa Cruz de Tenerife: La Marea. MORENO GÓMEZ, Francisco (1989). *Córdoba en la posguerra: La represión y la guerrilla, 1939-1950*. Córdoba, Francisco Baena. ESCUDERO ANDÚJAR, Fuensanta (2000). *Lo cuentan como lo han vivido: República, guerra y represión en Murcia*. Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones. MIR CURCO, Conxita; AGUSTÍ, Carme; GELONCH, Josep (Editores) (2001). *Violència i repressió a Catalunya durant el franquisme: Balance historiogràfic i perspectives*. Lleida. Servei de publicacions Universitat de Lleida. BÉDMAR GONZÁLEZ, Arcángel (2001). *Los puños y las pistolas: La represión en Montilla*. Lucena (Córdoba). Librería Juan de Mairena. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, José Javier (2001). *León bajo la dictadura franquista (1936-1951)*. Universidad de León. Tesis doctoral. VEGA SOMBRÍA, Santiago (2002). *Control sociopolítico e imposición ideológica: la provincia de Segovia 1936-1939. Un episodio de la implantación del régimen de Franco*. Universidad Complutense de Madrid. LÓPEZ FELIPE, José Francisco (2002). *La represión franquista en las Islas Canarias, 1936-1950: Gubernativos, presos, fusilados y desaparecidos*. Las Palmas de Gran Canaria. Bencho. SAGUÉS SAN JOSÉ, Joan (2003). *Una ciutat en guerra. Lleida en la guerra civil espanyola (1936-1939)*. Barcelona, Publicacions Abadia de Montserrat. DOMÍNGUEZ PÉREZ, Alicia (2004). *El verano que trajo un largo invierno: la represión político-social durante el primer franquismo en Cádiz (1936-1945)*. Cádiz. Quórum Editores. VEGA SOMBRÍA, Santiago (2005). *De la esperanza a la persecución: la represión franquista en la provincia de Segovia*. Barcelona. Editorial Crítica. COBO ROMERO, Francisco y ORTEGA LÓPEZ, Teresa María (2005). *Franquismo y posguerra en Andalucía Oriental. Represión, castigo a los vencidos y apoyos sociales al régimen franquista, 1936-1950*. Granada, Editorial Universidad de Granada.

²⁰ Los trabajos más relevantes sobre el sindicalismo y el asociacionismo ferroviario en España, centrados en el período de gestión de las compañías privadas son las siguientes: CASTILLO, Santiago (1983). “El asociacionismo ferroviario y su génesis” en *Estudios de Historia Social*, julio-diciembre de 1983, números 26-27, pp. 207-255. MORALES MUÑOZ, Manuel (2000). “El asociacionismo ferroviario en la provincia de Málaga (1870-1937) en *Jábega*, número 84, pp. 40-52. PLAZA PLAZA, Antonio (2011). “La travesía del desierto del sindicalismo ferroviario entre 1918 y 1936”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 175-196. FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Jairo (2011). “Las compañías ferroviarias ante el conflicto. El rechazo de la organización sindical reivindicativa y su plasmación en Asturias (1909-1917)”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (Ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 127-149. FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Jairo (2011). “Militancia de clase y conflictividad laboral Asturias y la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (1909-1920)”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (Ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 151-173. PLAZA PLAZA, Antonio (2012). *El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*. Colección de Historia Ferroviaria, 11. Madrid, Ed. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

²¹ Véase PLAZA PLAZA, Antonio (2012). *Op. cit.*

²² Su aprobación se produjo el 27 de abril de 1909.

²³ COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2011). “Gestión del conflicto laboral en las grandes empresas. Los modelos de la dirección de las compañías ferroviarias Norte y MZA”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (Ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 101-125.

tintes más políticos que económicos y dentro de un contexto de coerción absoluta, impulsadas por la promulgación y aplicación de las Leyes de Responsabilidades Políticas²⁴, de Depuración de Funcionarios²⁵ y la actividad del Tribunal para la Represión de la Masonería y el Comunismo²⁶.

El estudio sobre el proceso de depuración hacia el funcionariado y trabajadores de empresas concesionarias de servicios públicos puesto en marcha por el “bando nacional” el 10 de febrero de 1939 tras la publicación, tan sólo un día después, de la Ley de Responsabilidades Políticas, con el fin de castigar y/o erradicar todo tipo de desafección con el nuevo régimen, han venido generando en los últimos años importantes aportaciones. En relación con la primera de las leyes promulgadas, la tesis doctoral de Manuel Álvaro Dueñas²⁷ sobre la Ley de Responsabilidades Políticas, ha constituido una relevante aportación al estudio de este proceso y ha permitido contar con una primera base argumental, a partir de la cual, profundizar en el conocimiento sobre los efectos de dicha norma en diferentes provincias y territorios²⁸. Por su parte, el estudio relativo a los efectos de la Ley de Depuración de Funcionarios sobre diferentes cuerpos de la administración cuenta ya con muy buenos ejemplos, habiéndose centrado principalmente y hasta ahora en el cuerpo de docentes²⁹. En menor medida, pero con ejemplos muy representativos, la investigación ha alcanzado también a los cuerpos de la judicatura y de la magistratura³⁰, de la administración

²⁴ Dictada con fecha 9 de febrero de 1939 y publicada en el Boletín Oficial del Estado de 13 de febrero de 1939.

²⁵ Dictada con fecha 10 de febrero de 1939 y publicada en el Boletín Oficial del Estado de 14 de febrero de 1939.

²⁶ Creado a partir de la Ley para la Represión de la Masonería y el Comunismo, dictada el 1 de marzo de 1940.

²⁷ ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). “*Por ministerio de la Ley y voluntad del Caudillo*”. *La Jurisdicción especial de Responsabilidades Políticas (1939-1945)*. Madrid, Centro de Estudio Políticos y Constitucionales.

²⁸ PRADA RODRÍGUEZ, J. (2003). *Represión económica e depuración administrativa, Ourense 1936-1942*. Ourense. Obradoiro de Historia de Galicia. GIL BASTERRA, I. (2006). *Jurisdicción especial y represión franquista en Álava (1936-1942): documentación del Tribunal de Responsabilidades Políticas para Álava*. Vitoria. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (2009). “El porqué y el para qué de la represión”. En NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (coord.) (2009). *Op. cit.*, pp. 21-52. ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2009). ““Por derecho de fundación”: la legitimación de la represión franquista”. En NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (coord.) (2009). *Op. cit.*, pp. 53-132. BARRAGÁN MORIANA, A. (2009). *Control social y responsabilidades políticas. Córdoba, 1936-1945*. Córdoba. Editorial El Páramo. ARÓSTEGUI, Julio (coord.) (2012). *Franco: la represión como sistema*. Madrid, Flor de Viento. ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2012). “Delitos políticos, pecados democráticos”. En ARÓSTEGUI, Julio (coord.) (2012). *Op. cit.*, pp. 60-106. CASANOVA RUIZ, Julián y CENARRO LAGUNAS, Ángela (eds.) (2014). *Pagar las culpas. La represión económica en Aragón (1936-1945)*. Barcelona, Crítica.

²⁹ Sobre la depuración en el ámbito del magisterio destacamos, entre otros, los trabajos de ESTOLA ESNAL, Maitane (1996). *El garrote de la depuración. Maestros vascos en la Guerra Civil y el primer franquismo (1936-1945)*. San Sebastián, Universidad del País Vasco. MORENTE VALERO, Francisco (1997). *La escuela y el estado nuevo: la depuración del magisterio nacional (1936-1943)*. Ámbito Ediciones. FERNÁNDEZ SORIA, J.M. y AGULLÓ, María del Carmen (1999). *Maestros valencianos bajo el franquismo. La depuración del Magisterio*. Institució Alfons el Magnànim. Diputació de Valencia y RAMOS ZAMORA, Sara (2005). *La depuración del magisterio de primera enseñanza en Castilla-La Mancha (1936-1945)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense. En cuanto al profesorado de los institutos de segunda enseñanza, véase NEGRÍN FAJARDO, Olegario (2008). “La depuración de los funcionarios de los institutos de segunda enseñanza de España durante la guerra civil y el primer franquismo”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 64-81. En cuanto al profesorado universitario, GONZÁLEZ ROLDÁN, Gregorio (2000). *El nacimiento de la universidad franquista. La depuración republicana y franquista de los catedráticos de universidad*. UNED. Tesis doctoral. CLARET MIRANDA, Jaume (2006). *El atroz desmoche: la destrucción de la universidad española por el franquismo, 1936-1945*. Barcelona. Editorial Crítica. MANCIBO, María Fernanda (2008). “Depuración de profesores en la Universidad de Valencia”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 114-139.

³⁰ LANERO TABÓAS, Mónica (1996). *Una milicia de la justicia: la política judicial del franquismo (1936-1945)*. Madrid, Centro de Estudio Políticos y Constitucionales.

central, local y provincial³¹, al funcionariado de prisiones³², bibliotecas³³, Correos³⁴ y el Cuerpo Diplomático³⁵. La publicación coordinada por Josefina Cuesta Bustillo recoge una muestra bastante representativa de los estudios llevados a cabo en diferentes cuerpos de la administración del Estado³⁶, en donde también se pudo presentar un avance de nuestro proyecto³⁷. A estos estudios habría que sumar los que se han desarrollado, fuera del ámbito del funcionariado, en torno a otras profesiones más liberales como la periodística³⁸ y sobre determinados sectores económicos, como el dedicado a la minería en Asturias³⁹ y a la estiba en el puerto de Barcelona⁴⁰ en donde se aborda el tema de la represión durante la guerra y posguerra. En cambio, el estudio sobre el proceso de depuración laboral en el ámbito de la empresa pública o en empresas concesionarias de servicios públicos, como fueron las ferroviarias ha sido, hasta ahora, nulo si lo comparamos con el que se ha venido generando en torno a otros campos profesionales como los anteriormente citados. Si bien la labor desarrollada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, a través de la celebración de sus congresos de historia ferroviaria, han permitido dar a conocer varias aportaciones sobre algunos casos particulares, como el estudiado por Santa Marina sobre el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona⁴¹, el abordado por Olaizola Elordi sobre el Ferrocarril del Urola⁴²

³¹ En cuanto a estudios de casos sobre la administración central destacamos los realizados sobre el Ministerio de Hacienda, MENDO CARMONA, Concepción y TORREBLANCA LÓPEZ, Agustín (2008). “La depuración del cuerpo de funcionarios en el Ministerio de Hacienda”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 160-199. Y sobre el cuerpo de ingenieros del Ministerio de Agricultura, véase PAN-MONTOJO GONZÁLEZ, José Luis (2008). “La depuración de los ingenieros del Ministerio de Agricultura”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 232-247. En relación con la administración local y provincial véanse GARCÍA PÉREZ, Juan (2008). “Naturaleza y resultados de otra sinrazón. El proceso depurador en la Administración local de Extremadura (1936-1940)”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 264-279. PRIETO BORREGO, Lucía y BARRANQUERO TEXEIRA, Encarnación (2008). “Depuración de funcionarios en los años de posguerra: el caso de la provincia de Málaga”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 280-297. DÍAZ ARRIAZA, José (2008). “Depuración de funcionarios y empleados del Ayuntamiento y Diputación de Sevilla”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 298-311. PRADO HERRERA, Mari Luz de (2008). “Represión económica y control de funcionarios en Salamanca durante la Guerra Civil (1936-1939)”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 312-325.

³² HERNÁNDEZ HOLGADO, Fernando (2005). “Carceleras encarceladas. La depuración franquista de las funcionarias de Prisiones de la Segunda República”. En *Cuadernos de historia contemporánea*, número 27, pp. 271-290.

³³ REDONDO ABAL, Francisco Javier (2014). *Bibliotecarias e bibliotecarios “infames”: a depuración franquista do corpo bibliotecario: o caso galego*. Santiago de Compostela, Laiovento.

³⁴ BORDES MUÑOZ, Juan Carlos (2003). *Correos en la España de Franco (1936-1975). Depuración de funcionarios y reorganización de los servicios postales*. UNED. Tesis doctoral.

³⁵ CASANOVA GÓMEZ, Marina (1990). “Tribunales de depuración de funcionarios diplomáticos durante la Guerra Civil en la zona franquista”. En *Justicia en Guerra: Jornadas sobre la administración de justicia durante la Guerra Civil Española: instituciones y fuentes documentales*. Salamanca, Archivo Histórico Nacional, sección “Guerra Civil”, pp. 373-380. GONZÁLEZ ARIAS, Luis y LUIS MARTÍN, Francisco de (2008). “La depuración en el cuerpo diplomático. El caso de José León Depetre”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 247-262.

³⁶ CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*

³⁷ MUÑOZ RUBIO, Miguel (2008). “Los ferroviarios bajo “presunción de culpabilidad”. La depuración franquista en el ferrocarril español”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *Op. cit.*, pp. 200-215.

³⁸ LANGA NUÑO, Concha (2009). *Periodismo y represión: los periodistas gaditanos y el franquismo (1936-1945)*. Cádiz, Quorum.

³⁹ GARCÍA PIÑEIRO, Ramón (1989). *Los mineros asturianos bajo el franquismo (1937-1962)*. Tesis doctoral, Universidad de Oviedo.

⁴⁰ IBARZ GELABERT, Jorge (2004). *Treballant el silenci: les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el primer franquisme, 1939-1947*. Barcelona. Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona.

⁴¹ SANTA MARINA OLIVER, Luis (2011). “La depuración del personal en el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona Transversal”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 355-378.

y el que suscribió este investigador con los primeros avances sobre el presente trabajo de investigación, los cuales giraron en torno a los casos de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (en adelante Oeste)⁴³ y de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en adelante Norte)⁴⁴. Fuera del ámbito académico destacaríamos el trabajo de Eusebio Toral, en donde dedica un capítulo a la depuración en el ferrocarril⁴⁵. En el ámbito internacional, la violencia institucionalizada por los estados ante los cambios en los sistemas políticos fue una de las características comunes en la mayoría de las sociedades durante todo el siglo XX⁴⁶, teniendo también su reflejo en el ámbito de las empresas ferroviarias. Una muestra la encontramos en la obra compilada por Muñoz Rubio, en donde encontramos análisis de casos concretos en Argentina, Bélgica, Brasil, Estados Unidos, Francia, Italia, Portugal y Reino Unido⁴⁷.

Por otra parte, la investigación histórica en materia social y profesional del sector ferroviario ha sido, posiblemente, la parcela que menor atención ha recibido dentro del campo de estudio de la historia ferroviaria de España⁴⁸. A pesar de la existencia de recientes y relevantes trabajos, todavía existen períodos temporales, como el comprendido entre las décadas de 1930 y el final del franquismo, en donde se han acometido escasos proyectos que afronten estudios específicos sobre aspectos relacionados con el factor humano en el sector ferroviario⁴⁹, habida cuenta de la existencia de un importante referente como es la tesis

⁴² OLAIZOLA ELORDI, Juan José (2011). "Represión y reconversión en el ferrocarril del Urola". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 327-354.

⁴³ POLO MURIEL, Francisco (2011). "La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 299-326.

⁴⁴ Un avance sobre el caso particular de Norte fue presentada por este autor, a modo de comunicación, en el VI Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Vitoria entre los días 5 al 7 de septiembre de 2012, dentro de la sesión *General*. La comunicación se encuentra disponible en el siguiente enlace: www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/7278.pdf.

⁴⁵ TORAL, Eusebio (2001). *Contramenorias del Ferrocarril. Primera Parte... ¿Quizás última?* Madrid, V.A. Impresores.

⁴⁶ Véase TORO MUÑOZ, Miguel de (2005). *Nazismo y resistencia en Austria. Oposición, disenso, consenso y policía política. Viena (1938-1942)*. Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis doctoral.

⁴⁷ Mencionamos sólo aquellas cuyo período temporal de análisis se aproxima al que comprende el presente estudio. DRUMMOND, Di (2011). "Acción sindical colectiva y represión en los talleres de las compañías ferroviarias británicas entre 1840-1914". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 51-78. MAGGI, Stefano (2011). "Los trabajadores del ferrocarril en Italia y el proceso de depuración política durante el período fascista". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 239-257. Para el caso italiano véase además VALENTINUZZI, Giovanni (1999). "Il sindacato in ferrovia nel ventennio fascista (1922-1943)". En MAGGI, Stefano y PAOLINI, Federico (coords.) (1999). *Il sindacato in ferrovia. Dal fascismo alle federazioni dei trasporti (1922-1980)*. Venezia, Marsilio Editori, pp. 25-62. RIBEILL, Georges (2011). "Represión en los ferrocarriles franceses. Una puesta en perspectiva desde las compañías a la SNCF (1937)". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 259-278. CHEVANDIER, Christian (2011). "La represión de los sindicatos en Francia. Antes, durante y después de los "años negros"". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 279-297. Sobre el empleo de mano de obra francesa para las industrias y servicios de transporte ferroviarios alemanes, véase CHEVANDIER, Christian y DALIMAS, Jean-Claude (eds.) (2007). *Travailler dans les entreprises sous l'Occupation*. Dijon, Presses universitaires de Franche-Comté. ZAMBELLO, Marco Henrique (2011). "Una historia del sindicalismo ferroviario brasileño (1930-1961)". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 433-456. VIEIRA DA SILVA E SOUSA, Ana Paula (2011). "El sindicalismo en los ferrocarriles portugueses (1856-1974)". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*, pp. 457-472.

⁴⁸ Véase MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (2001). "Los ferrocarriles en la historiografía española". *Revista TST*. Núm. 1, pp. 81-111.

⁴⁹ Sobre el mencionado período temporal véanse los trabajos de FOLGUERA, Pilar (dir.) (2003): *El mundo del trabajo en RENFE. Historia oral de la Infraestructura*. Madrid, Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura de RENFE y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid. Así como el coordinado por CUÉLLAR VILLAR, Domingo, JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco (coords.) (2005). *Historia de los Poblados Ferroviarios en España*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

doctoral de Muñoz Rubio, en donde se estudia y analiza el marco de formación y de evolución de una de las empresas públicas más importantes constituidas durante el franquismo como fue RENFE⁵⁰.

La investigación histórica en materia social y profesional dentro de sector ferroviario tuvo su arranque en la segunda mitad de la década de 1980 con el trabajo de Emerenciana Paz Juez Gonzalo⁵¹ culminado en el año 1991, a través de su tesis doctoral. Este estudio vino a abrir una puerta que se había mantenido durante muchos años cerrada. En su trabajo se introdujo de lleno en el estudio de la normativa de personal de las principales empresas ferroviarias, Norte y Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (en adelante MZA), y a través del acercamiento hacía el estudio del factor humano en el ferrocarril recopiló una importantísima información documental que nos ha permitido conocer de cerca aspectos de indudable interés sobre la política de personal que desarrollaron las principales compañías explotadoras, así como de cada uno de los servicios y categorías profesionales que conformaban las plantillas de las compañías ferroviarias. Juez Gonzalo también se introdujo en el ámbito del asociacionismo ferroviario y en la constitución de los primeros sindicatos profesionales para enlazar y concluir su estudio en el período en el que se desarrollaron las principales huelgas dentro de este ámbito profesional, nos referimos a las de los años 1912 y 1917. No obstante, aunque si bien es cierto que la investigación en materia social ferroviaria ha seguido avanzando, en esta parcela de estudio no se han prologado tantas monografías si se la compara con otras más estrechamente ligadas al área de investigación de la historia económica y empresarial.

En los últimos años las principales muestras de esta actividad investigadora sobre el aspectos sociales, sin perder de vista la perspectiva econométrica, en el ámbito ferroviario las podemos encontrar en los trabajos desarrollados conjuntamente por Esmeralda Ballesteros y Tomás Martínez Vara sobre la evolución del empleo ferroviario⁵² y que ha continuado de forma individual el propio Martínez Vara⁵³ en torno a los costes salariales y a la ventajas extrasalariales en el periodo de explotación de las antiguas compañías, habiendo abordado concretamente los casos de Norte y MZA. Más recientemente la tesis doctoral de Antonio Plaza Plaza⁵⁴ sobre el sindicalismo ferroviario desde sus orígenes hasta 1917 y continuada hasta 1936 a través de trabajos posteriores del mismo autor⁵⁵, han venido a ampliar de forma importante las primeras averiguaciones que sobre este mismo asunto realizara la propia Juez Gonzalo. Y sobre el sindicalismo ferroviario desde la guerra civil hasta nuestros días, Muñoz Rubio está produciendo importantes aportaciones desde el Programa de Historia Ferroviaria

⁵⁰ MUÑOZ RUBIO, Miguel (1993). *RENFE (1941-1982): 40 años de historia*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid. Tesis doctoral.

⁵¹ JUEZ GONZALO, Emerenciana Paz (1992): *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid.

⁵² BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001): “La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935”, *Revista de Historia Económica*, Año XIX, Otoño-Invierno, nº 3, pp. 637-677.

⁵³ MARTÍNEZ VARA, Tomás (2003): “Empleo y gasto de personal en la compañía ferroviaria Norte. Una reflexión sobre la obra de Marquina”. *Estudios de Historia y de Pensamiento Económico. Homenaje al profesor Francisco Bustelo García del Real*. Editorial Complutense, pp. 337-368; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2004): “Los costes laborales y la crisis de MZA, 1913-1935. Datos y algunas reflexiones”. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 7, pp. 103-146; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2005): “Labour cost in a leading Spanish company: MZA Railway Company, 1912-1935”, *Journal of Transport History*, 26, 2, pp.60-78. MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006): “Salarios y Programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935). *Investigaciones de Historia Económica*, 4, pp. 101-137.

⁵⁴ PLAZA PLAZA, Antonio (2004). *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917)*. Universidad Autónoma de Madrid, Tesis doctoral.

⁵⁵ PLAZA PLAZA, Antonio (2012). *Op. cit.*

de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, centradas principalmente en los procesos de reorganización sindical durante el franquismo, habiendo conocido ya novedosos avances⁵⁶.

Dentro de una temática de estudio más general, pero centrada en los aspectos sociales del colectivo ferroviario, se enmarca la anteriormente citada investigación, dirigida por Pilar Folguera⁵⁷ sobre el mundo del trabajo en el ámbito de los empleos relacionados con la infraestructura ferroviaria en la empresa pública RENFE. La utilización de fuentes orales y la introducción en el estudio de la perspectiva de género son dos de las principales aportaciones que podríamos destacar de este proyecto investigador. Por otra parte, la también anteriormente mencionada *Historia de los Poblados Ferroviarios en España* coordinada por Domingo Cuéllar Villar, Miguel Jiménez Vega y Francisco Polo Muriel⁵⁸, fruto de un proyecto de investigación que ha estudiado desde diferentes perspectivas el origen y la evolución de estos núcleos de población, ha indagado también sobre un buen número de aspectos sociales relacionados con el modo de vida de este colectivo de trabajadores en estos núcleos de población de carácter corporativo.

Asimismo, los seis congresos de historia ferroviaria, organizados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles a través de su Programa de Historia Ferroviaria, han sido el marco idóneo que permite medir el crecimiento de las investigaciones centradas en el estudio del colectivo ferroviario⁵⁹. Desde el primer congreso celebrado en el año 1998 en la ciudad de Alicante al que tuvo lugar en 2012 en la ciudad de Vitoria, se ha podido comprobar cómo el interés por esta temática de estudio ha ido creciendo de forma considerable. Ya en el congreso celebrado en Málaga en 2006 tuvo cabida una sección dedicada a la historia social del ferrocarril, que estuvo alentada por la celebración en Madrid de un primer seminario celebrado a finales de junio de 2006 en el que se expusieron y discutieron las aportaciones que se presentarían posteriormente en la capital malagueña. Posteriormente los congresos de Palma en 2009, en donde se desarrolló una sesión específica dedicada a la represión en el ferrocarril en perspectiva internacional⁶⁰, y Vitoria en 2012⁶¹, han permitido que aflorasen un buen número de trabajos que han centrado su foco de atención en la cuestión social.

Otro de los factores que han contribuido a la proliferación de estos estudios ha sido, sin duda, el crecimiento que ha tenido la temática de la historia de trabajo y de las relaciones laborales en la historiografía española desde la década de 1990 hasta nuestros días, impulsada, sobre todo, a través de las Jornadas de Historia Económica de las Relaciones Laborales hasta

⁵⁶ MUÑOZ RUBIO, Miguel (2011). “La afortunada “conspiración” comunista: el nacimiento de las Comisiones Obreras Ferroviarias de Madrid”, pp. 379-402. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*

⁵⁷ FOLGUERA, Pilar (dir.) (2003). *Op. cit.*

⁵⁸ CUÉLLAR VILLAR, Domingo, JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco (2006). *Op. cit.*

⁵⁹ Los seis congresos hasta ahora realizados han dado pie a cuatro publicaciones en papel y otra en formato CD-Rom. Además las comunicaciones de todos los congresos hasta ahora celebrados se encuentran disponibles en la página web www.docutren.com, dentro de la sección “recursos del investigador”. Las ediciones hasta ahora publicadas son las siguientes: MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (eds.) (1999), *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, Industria y Sociedad*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles. BENEGAS CAPOTE, Manuel, MATILLA QUIZA, María Jesús y POLO MURIEL, Francisco (Dir.) (2003), *Ferrocarril y Madrid, historia de un progreso*. Madrid, Ministerio de Fomento. CAYÓN GARCÍA, Francisco, MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (Dir.) (2003), *Ferrocarril y ciudad, una perspectiva internacional*. Madrid, Ministerio de Fomento. MUÑOZ RUBIO, Miguel (Dir.) (2005), *Historia de la Vía Estrecha en España*, 2 Vols. Colección de Historia Ferroviaria, números 3 y 4. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles. MUÑOZ RUBIO, Miguel y otros (2006). *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga 2006*. CD-Rom. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

⁶⁰ MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Op. cit.*

⁶¹ MUÑOZ RUBIO, Miguel y otros (2012). *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria, Vitoria-Gasteiz 2012*. CD-Rom. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

ahora desarrolladas⁶². Sus temas de estudio han pretendido reivindicar al factor trabajo como elemento clave para las importantes transformaciones económicas que tuvieron lugar durante la edad contemporánea, habiendo sido estudiado, por tanto, desde la perspectiva de la creación de los mercados de trabajo (funcionamiento y estrategias), las relaciones laborales, la organización del trabajo, la reconstrucción de series salariales, la economía familiar, la temática de género, los factores culturales y desde los beneficios extra salariales, entre otros.

En definitiva, todo este conjunto de investigaciones han permitido que los trabajos sobre la historia del colectivo ferroviario hayan surgido arropados por una pujante historiografía que ha venido prestando más atención al estudio del factor humano. Este contexto favorable ha posibilitado que la historia social del ferrocarril en España se abra definitivamente camino dentro de una historia ferroviaria que había estado, hasta ahora, básicamente centrada en el estudio de los procesos de constitución y consolidación de las compañías ferroviarias, del desarrollo y expansión de la red ferroviaria y de la evolución económica y financiera de las empresas, así como en los efectos macroeconómicos generados por el ferrocarril en el contexto de la economía nacional y regional durante los siglos XIX y XX. En este ámbito de estudio no debemos dejar de citar trabajos pioneros como el de Casares Alonso⁶³, al que le seguiría en el tiempo la obra dirigida por el profesor Artola⁶⁴.

Tras estos primeros estudios serían producidos estudios regionales y nacionales como los abordados por Vidal Olivares sobre el transporte en el País Valenciano⁶⁵, el ya citado de Muñoz Rubio sobre el origen y la evolución de RENFE⁶⁶, la obra colectiva sobre la historia de los ferrocarriles españoles, 150 años después de la irrupción en España de este modo de transporte, elaborada por Comín, Martín Aceña, Vidal Olivares y Muñoz Rubio⁶⁷, la llevada a cabo por Cuéllar Villar sobre empresas de transporte en el Sureste Andalúz, en donde se realiza un exhaustivo análisis de los Caminos de Hierro del Sur de España⁶⁸ o las obras colectivas, de carácter regional, como las realizadas sobre la Comunidad Valenciana⁶⁹ o Andalucía⁷⁰. Todas ellas dedican, en mayor o menor medida, capítulos y epígrafes dedicados al factor humano como una materia más de análisis dentro del estudio de la evolución económica de una empresa ferroviaria.

⁶² Las dos Jornadas sobre Historia Económica de las Relaciones Laborales, celebradas en la Universidad de Sevilla en 1998 y en 2001, han dado lugar a dos obras en las que se han compilado los trabajos presentados a las mismas. Estos son los siguientes: ARENAS POSADAS, Carlos, FLORENCIO PUNTAS, Antonio y MARTÍNEZ RUIZ, J. I. (eds.) (1998). *Mercado y organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*. Atril 97, Sevilla. ARENAS POSADAS, Carlos, FLORENCIO PUNTAS, Antonio y PONS PONS, Jerònia (2001). *Trabajo y relaciones laborales en la España Contemporánea*. Sevilla, Mergablum. Una obra de referencia para adentrarse en estos temas es la de ARENAS POSADAS, Carlos (2003). *Historia económica del trabajo (siglos XIX y XX)*. Madrid, Ed. Tecnos.

⁶³ CASARES ALONSO, Aníbal (1973). *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid. Instituto de Desarrollo Económico.

⁶⁴ ARTOLA GALLEGU, Miguel (ed.) (1978), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España. 2 vols.

⁶⁵ VIDAL OLIVARES, Javier (1992). *Transportes y mercado en el país valenciano (1850-1914)*. Valencia, Edicions Alfons el Magnànim.

⁶⁶ MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995). *Op. cit.*

⁶⁷ COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. 2 vols. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Anaya.

⁶⁸ CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003). *Transporte, Economía, Empresas y Territorio en el Sureste Andalúz*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

⁶⁹ AGUILAR CIVERA, Inmaculada y VIDAL OLIVARES, Javier (dir.) (2002). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*. Valencia, Servicio de Publicaciones de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana.

⁷⁰ CUÉLLAR VILLAR, Domingo y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (Dir.) (2008). *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. 2 vols.

Sin embargo, a fecha de hoy, como mencionábamos anteriormente existen todavía aspectos de la historia del colectivo de trabajadores ferroviarios que han sido escasamente analizados, debido sobre todo a la dispersión y a la falta de registro y de catalogación de determinadas fuentes. Entre los aspectos hasta ahora poco estudiados se encuentra el del estudio del perfil, social y profesional, del colectivo ferroviario, cuestión que, en cambio, sí ha sido abordada con éxito en Francia⁷¹ y en el Reino Unido⁷² en importantes trabajos. Estos estudios se han podido acometer, básicamente, por el hecho de contar con una documentación preservada y catalogada como son las fichas individuales de los trabajadores y sus expedientes de personal, fuentes primarias de indudable valor sin las cuales no se podrían haber abordado tales investigaciones. En España la escasa labor de indagación que se ha venido realizando acerca de los efectos de arrastre del ferrocarril en los mercados de trabajo, sobre la creación de mercados internos y, en general, sobre un buen número de aspectos relativos al factor humano en el ferrocarril español obedecen en parte a la carencia de dichas fuentes, que si no es total, si lo es al menos de forma parcial. Buena parte de los fondos que se conservan no son accesibles por el momento a los investigadores, custodiándose en almacenes a los que el acceso es más bien limitado por la ubicación de los mismos en instalaciones de empresas públicas no adaptadas para la investigación. No obstante, se han dado ya algunos pasos como son los trabajos de Martínez Vara sobre el colectivo de trabajadores de los talleres de MZA en Madrid⁷³ y el de Polo Muriel sobre el perfil socio-profesional de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras de Andaluces⁷⁴, los cuales han sido posibles gracias a la labor de descripción y catalogación llevada a cabo por el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles durante los últimos años⁷⁵.

Fuentes archivísticas empleadas

Como indicábamos en párrafos anteriores, este estudio ha necesitado de un trabajo previo para el tratamiento y ordenación de un voluminoso y valioso fondo documental sobre la depuración en las antiguas compañías ferroviarias concesionarias y en RENFE. Este fondo, hasta su cesión en 2011 al Ministerio de Cultura, no estuvo depositado en un centro archivístico al uso, si no en un almacén de documentación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)⁷⁶. Sería por tanto en 2011, a raíz de un convenio suscrito

⁷¹ En Francia destacaríamos el trabajo de RIBEILL, George (1980). *Le personnel des compagnies de chemins de fer. Matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions, des origines à 1914*. Mission de la Recherche. A.T.P. socio-économie des transports y los artículos que se recogen en el monográfico de la *Revue d'histoire des chemins de fer* (2000). "Origines sociales et géographiques des cheminots français", nº 22, printemps.

⁷² En Reino Unido destacaríamos el trabajo de DRUMMOND, Diane K. (1990): *Crewe: Railway Town, Company and People, 1840-1914*. Scholar Press.

⁷³ MARTÍNEZ VARA, Tomás y COBOS ARTEAGA, Francisco de los (2012). "Talleres Generales de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1858-1936". En *Sociología del Trabajo*, nº 74, pp. 121-145.

⁷⁴ POLO MURIEL, Francisco (2007). *Una aproximación al perfil sociolaboral de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1941)*. Trabajo de investigación del Diploma de Estudios Avanzados. Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Autónoma de Madrid. Una síntesis del mismo se puede encontrar en POLO MURIEL, Francisco (2008). "El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)". En CUÉLLAR VILLAR, Domingo y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (Dir.) (2008). *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Vol. 2, pp. 643-721. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. 2 vols.

⁷⁵ Véase MUÑOZ RUBIO, Miguel (2000). "El patrimonio documental ferroviario". En *Patrimonio Cultural y Derecho*. Núm. 4, pp. 239-248.

⁷⁶ A cuya empresa fue transferido a partir de 1 de enero de 2005, una vez publicada la Ley del Sector Ferroviario de 31 de diciembre de 2004.

por el ADIF con el Ministerio de Cultura, cuando todo ese fondo documental sería trasladado al Centro de Documentación de la Memoria Histórica, sito en Salamanca, para su custodia definitiva, catalogación y posterior consulta por parte de la comunidad investigadora⁷⁷. Por todo ello, buena parte de los contenidos de este fondo documental, descrito y estudiado en los años previos al traslado del mismo a la ciudad de Salamanca, se muestran por primera vez a través del presente estudio.

El fondo documental sobre la depuración del personal ferroviario en las antiguas compañías ferroviarias y en RENFE comenzó a generarse en el mismo verano de 1936. Sería en ese momento cuando comenzaron a fecharse nutridas relaciones de empleados en las que se precisaba, con todo detalle, no sólo datos relativos a su identidad, categoría laboral y residencia sino también sobre su filiación política y sindical, además de facilitar detalles sobre su participación o no en la última gran huelga ferroviaria como fue la de 1934. A estas primeras relaciones, que comenzarían a generarse por doquier en aquellas provincias en las que había triunfado el golpe de Estado (como sería el caso de las vinculadas a la red de Oeste) se le sumarían durante los meses posteriores pilas de informes elaborados por los diferentes servicios de cada compañía y su red de informantes (constituidas normalmente por empleados) y por diferentes instancias: ayuntamientos, comandancias de la Guardia Civil, juntas locales de Falange Española, comisarías de vigilancia, así como por el propio Ejército sublevado. Todos estos documentos elaborados durante el período bélico constituyeron la base para la apertura de los expedientes personales de depuración, de los que llegarían a tramitarse en torno a ochenta mil, y para redactar las propuestas de readmisión o de sanción que formularon, tras la finalización de la guerra, los consejos directivos para la depuración de cada compañía. En definitiva, se trata de un ingente volumen de documentación que se seguiría nutriendo de nuevos aportes a medida que el procedimiento fue entrando en sus diferentes fases, hasta llegar así a las décadas de 1960 y 1970, cuando la llegada masiva de peticiones individualizadas de los que se vieron afectados con la separación definitiva del servicio generaron un nuevo repunte de documentación que se incorporó al fondo hasta que, fallecido el dictador, se aprobaron las leyes que pusieron fin a este procedimiento depurador, ya a finales de la década de 1970.

Todo este gran fondo documental constaba además de una herramienta básica que permitió a los miembros de estas comisiones, juntas o juzgados moverse por el mismo sin riesgo a perderse entre el marasmo de actas, credenciales, expedientes personales e informes. Nos referimos al fichero general de la depuración que fue confeccionando por separado cada una de las compañías, el cual, a partir del tratamiento informático y explotación estadística que hemos efectuado con el mismo a lo largo de estos años, nos ha permitido conocer quiénes fueron los ferroviarios que se vieron sometidos a este procedimiento depurador, cuántos de ellos fueron sancionados y qué tipos de castigos les fueron impuestos, en qué se empleaban dentro de sus compañías y en dónde residían en el momento en el que se les abrió el correspondiente expediente de depuración. Con toda esta información se ha podido cuantificar y medir tanto el impacto de las sanciones sobre el personal como el alcance territorial de las mismas. La herramienta estadística resultante a partir del fichero general nos ha permitido conocer también la distribución territorial del personal perteneciente a las compañías Norte y Oeste, únicas que abrieron ficha individual a todos sus trabajadores. Esa circunstancia ha posibilitado que los estudios de casos sobre estas dos compañías se basen en la información estadística que arrojan estas fichas individuales y que permiten, aun sin desdeñar otras fuentes existentes como son las actas de los consejos directivos y credenciales,

⁷⁷ Convenio para la transferencia de la serie documental Expedientes de Depuración del Personal Ferroviario del Archivo General de ADIF al Ministerio de Cultura para su custodia definitiva en el Centro Documental de la Memoria Histórica. Madrid, 3 de marzo de 2011.

tener una visión mucho más completa del impacto global del procedimiento sobre estas dos redes ferroviarias, cuestión que, en cambio, no se ha podido alcanzar para los casos de MZA y Andaluces, compañías que sólo abrirían ficha individual a aquellos trabajadores a los que se incoó el correspondiente expediente depurador, no abarcando por tanto a la totalidad de sus plantillas.

A los trabajos realizados con el fondo documental de la depuración debemos añadir también las consultas realizadas al Archivo Histórico Ferroviario (AHF) que gestiona la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). El AHF cuenta también con una información de gran valor que se circunscribe básicamente a los casos de Norte y MZA. En el caso de Norte se preservan tres listados muy representativos: el del personal reingresado con sanción (en torno a 7.000 agentes), el del personal que causó baja a raíz del proceso (aproximadamente 5.000 agentes) y el del personal que fue jubilado como sanción por depuración política. Además, se conservan las propuestas de readmisión sin sanción del personal de Norte por servicios, aproximadamente unos 12.000 agentes. En total, el AHF cuenta con una información muy valiosa en torno a 25.000 trabajadores. En el caso de MZA las relaciones que se conservan en el AHF atañen al grupo de los ferroviarios que fueron separados definitivamente (unos 1.000 nombres relacionados) y los de aquellos que reingresaron, tanto con sanción como sin ella, en total unos 22.000 agentes. Además se conserva información cualitativa sobre el funcionamiento de las oficinas de depuración de estas dos compañías y sobre las normas que se aplicaron en cada una de ellas. Al margen de estas dos compañías se conserva también información sobre el resultado de la depuración en las líneas de vía estrecha que dependían en ese momento del Estado a través de su ente gestor Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (EFE).

Otra fuente primaria que conserva el AHF, relacionada con el proceso en Oeste, es el Fondo de Enrique Paniagua de Porras, quien ocupó una de las tres vocalías de la Junta Depuradora que se constituyó en Oeste en el mes de octubre de 1939. El hecho de que esta documentación haya sido conservada, tanto por él como por su familia durante tan largo tiempo y que haya sido donada finalmente al AHF, le confiere a este fondo archivístico un alto valor humano al poner a disposición de la sociedad una documentación que quiere enriquecer el acervo documental sobre este período y, sobre todo, cerrar las heridas que todavía persisten en torno a esta etapa de nuestra historia reciente⁷⁸.

Todo el material documental conservado en ambos fondos archivísticos nos ha permitido reconstruir, de forma pormenorizada cada uno de los procesos iniciados en el seno de las empresas, desde la organización y constitución de los juzgados de depuración y de su gestión hasta la unificación de los mismos en RENFE. Esta documentación se ha complementado también con la consulta, ya más selectiva, de un número de expedientes personales conservados.

En paralelo a la localización de toda la documentación que se conserva sobre el procedimiento depurador llevado a cabo en las cuatro grandes compañías de vía ancha que, a partir de 1941, se integraron en la empresa pública RENFE, también se procedió, con el objetivo de conocer qué otros fondos se conservaban en diferentes centros documentales y archivísticos como fueron el Archivo General de la Administración General del Estado, el Centro de Documentación de la Guerra Civil, antes de que el ADIF decidiera el traslado del fondo documental, y archivos dependientes del Ministerio de Defensa, como es el de Guadalajara.

El conocimiento de los fondos vinculados a la depuración del personal ferroviario que se conservan en el Archivo General de la Administración Española (AGA) se realizó a través de dos vías: mediante la consulta a los catálogos que se conservan en el mismo Archivo

⁷⁸ CUADROS TRUJILLO, Francisco y CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007). “Enrique Paniagua y Porras” en *Revista de Historia Ferroviaria*, nº 8, diciembre de 2007, pp. 162-168.

General y a partir de la consulta a los fondos que desde el Archivo Histórico del Ministerio de Fomento se han venido transfiriendo al propio AGA.

Las sucesivas visitas realizadas a ambos centros archivísticos perseguían, sobre todo, conocer qué fondos se conservaban del Ministerio de Obras Públicas, como institución ésta encargada de dar su conformidad a las propuestas de sanción establecidas por los diferentes juzgados depuradores de las compañías ferroviarias. Tras constatar en el propio AGA que no existían duplicados de la documentación que generaron las principales empresas en torno a este proceso, nuestras indagaciones se centraron en conocer si existían expedientes de depuración del personal ferroviario. La búsqueda nos devolvió exclusivamente información procedente de la Subdirección General de Personal del Ministerio de Obras Públicas, relativa a funcionarios adscritos al mismo. La visita al Archivo Histórico del Ministerio de Fomento nos permitió conocer, tras realizar diferentes consultas a la bases de datos, cuáles han sido los fondos que se han transferido al AGA y en cuántos de ellos existía información relativa al proceso de depuración. De esta manera se ha podido identificar dentro del AGA documentación relativa a RENFE, FEVE y a más de treinta ferrocarriles de vía estrecha, incluidos suburbanos, metropolitanos y compañías de tranvías.

Hasta la incorporación del fondo documental sobre la depuración del personal ferroviario al Centro de Documentación de la Memoria Histórica de Salamanca la documentación que se conservaba abarcaba el período comprendido entre el año 1931 y la finalización de la Guerra Civil. El grueso de la información correspondía a expedientes vinculados con las actuaciones de los Comités de Explotación que se constituyeron en el seno de las compañías ferroviarias. El ámbito territorial que abarca esta documentación que se deposita en Salamanca se circunscribe a la cordillera cantábrica (Asturias, País Vasco y Cantabria) y Cataluña, siendo escasas las referencias a otras áreas territoriales. En cuanto a documentación específica sobre esta materia, se ha de destacar la que se conserva sobre el procedimiento iniciado por la República en los ferrocarriles de Langreo, Vasco-Asturiano y Económicos de Asturias.

Otros centros archivísticos, como el Archivo General Militar de Guadalajara, no contienen documentación relativa al proceso que estamos investigando. En cambio, sí que conserva los expedientes personales abiertos a presidiarios que integraron los batallones de trabajo encargados de reconstruir obras públicas y vías de comunicación dañadas por los efectos de la contienda. En estos batallones participaron trabajadores de diversas calificaciones profesionales, entre ellas se encontrarían posiblemente un buen número de ferroviarios que fueron separados definitivamente de sus empresas por estar cumpliendo penas de cárcel, teniendo que redimirlas mediante su trabajo en estos batallones militarizados.

También se realizaron labores de indagación en otras instituciones vinculadas a la conservación del patrimonio documental de los ferrocarriles de vía estrecha que gestionan las comunidades autónomas, así como los que preservan museos ferroviarios como el Museo Vasco del Ferrocarril y el Museo del Ferrocarril de Asturias. De las solicitudes de información realizadas han sido remitidos informes sobre los fondos existentes en el Archivo Histórico de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y en las dos instituciones museísticas mencionadas.

Los fondos del Archivo Histórico de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana que pueden contener información relativa al proceso de depuración son los que comprenden los expedientes personales de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia y los de la Sociedad General de Autobuses de Valencia (SOGEA).

Por su parte, el Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril conserva la documentación del Ferrocarril del Urola y del Ferrocarril Zumárraga a Zumaya. De hecho, se podría considerar que son los únicos fondos catalogados que tiene la empresa pública Euskotren. La

información relativa a estos dos ferrocarriles fue incorporada, por el propio personal de dicho Museo, a la base de datos nominal que hemos ido conformando.

El Museo del Ferrocarril de Asturias cuenta con información del proceso de depuración del Ferrocarril de Langreo y del Ferrocarril de la Junta de Obras del Puerto de Gijón. El Fondo Carlos Roa Rico también contiene información sobre el proceso de depuración en RENFE durante el período en el que este ingeniero ocupó la dirección general de la empresa pública, entre las décadas de 1960 y 1970.

Con toda esta documentación de archivo, sobre todo con la que hoy se deposita en Salamanca, hemos trabajado a lo largo de estos últimos años. Con ellas hemos cubierto todas las fases por las que transitó este procedimiento depurador a lo largo de cuarenta años. Su actual ubicación permitirá que en los próximos años se pueda seguir trabajando con un fondo que seguirá dando de sí a todo el que quiera adentrarse en él.

Estructura del estudio

El estudio que presentamos a consideración ha pretendido cubrir todas las etapas por la que atravesó el procedimiento depurador en los ferrocarriles españoles a raíz del estallido de la guerra civil y durante el franquismo. Para ello hemos trazado una secuencia de presentación del estudio y de sus resultados, que corre en paralelo al desarrollo histórico del proceso. Así pues, tras la finalización de la presente introducción, el capítulo primero se centra en la presentación de los recursos humanos que empleaba el ferrocarril a la altura del comienzo de la Guerra Civil y a su finalización, así como la organización de sus diferentes servicios. Explicaremos la problemática que la historiografía española ha tenido para cuantificar las cifras del empleo ferroviario y presentaremos nuestra aportación a esta cuestión a partir del trabajo de recopilación estadística que hemos realizado con las fichas individuales del personal depurado.

El capítulo segundo servirá para presentar la conflictividad social que marcó las relaciones laborales en el ferrocarril durante el primer tercio del siglo XX y que, en buena medida, explican el resultado del proceso depurador en las diferentes compañías y sus repercusiones por servicios y provincias.

El capítulo tercero nos adentrará en las consecuencias inmediatas del golpe de Estado de 18 de julio de 1936 y en la reorganización ferroviaria de una red que quedará dividida de facto y que tendrá que adaptarse a unos criterios de gestión y de explotación marcados por una economía en estado de guerra. En este capítulo comenzaremos el estudio sobre el procedimiento depurador a partir de las disposiciones dictadas durante la propia guerra y nos servirá también para mostrar cada una de las etapas por las que atravesó el mismo hasta la extinción de sus efectos durante la segunda mitad de la década de 1970, reservando el análisis de casos en cada compañía a los sucesivos capítulos en donde se expondrán ya de forma particularizada.

Los capítulos cuarto, quinto, sexto y séptimo estarán dedicados a mostrar el procedimiento depurador en las cuatro principales compañías ferroviarias (Oeste, Andaluces, Norte y MZA). En cada uno de ellos se presentará un estudio sobre los trabajos que desarrollaron las diferentes comisiones, juntas y juzgados depuradores hasta el traspaso de sus actividades a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), así como el balance del procedimiento depurador en cada una de las compañías.

En el capítulo octavo presentaremos la continuidad del proceso depurador en la propia RENFE tras la unificación de redes y la centralización de administrativa de este contencioso, el cual, a la altura de 1941, se encontraba prácticamente acabado en las cuatro grandes compañías. En este capítulo se estudiará también el procedimiento para el reingreso iniciado a partir de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950 y se abordará la problemática existente

con los que todavía mantenían su situación de separación definitiva de la empresa, cuestión que no se resolvería hasta la publicación de los decretos y leyes posteriores al fallecimiento del dictador. El capítulo noveno presentará un análisis temático en torno a la información que aportan los expedientes de depuración para finalizar con las conclusiones del estudio. Los últimos apartados ofrecerán la relación de fuentes primarias y bibliografía y un anexo estadístico que recogerá los resultados del procedimiento de forma más pormenorizada.

Capítulo 1. Los recursos humanos en el ferrocarril español a la altura de la década de 1930

La incorporación del ferrocarril en la España peninsular a partir de 1848 trajo consigo el inicio de una nueva era en el transporte, contribuyendo a mejorar la movilidad de las personas y las mercancías. En el plano laboral, la irrupción del ferrocarril, introdujo también una nueva profesión con un abanico amplio de especialidades que evolucionaron a medida que la tecnología ferroviaria fue modernizándose.

En un principio las primeras compañías ferroviarias que se constituyeron en España incorporaron ingenieros y mano de obra especializada en las diferentes funciones de la explotación ferroviaria, que procedían de los países de donde eran originarios los capitales sociales de las diferentes empresas. La justificación no era otra que utilizar la experiencia ferroviaria de los países pioneros en la incorporación del ferrocarril en Europa para poner en marcha, en el plazo de tiempo previsto por la legislación, las concesiones ferroviarias adjudicadas y, al mismo tiempo, formar a los trabajadores españoles reclutados por esas mismas compañías. Esta situación se fue modificando a medida que se fue consolidando la actividad ferroviaria en nuestro país, pero la impronta foránea se mantendría presente principalmente en el ámbito de la dirección y en los cuerpos técnicos de los diferentes servicios de explotación de las compañías, así como en su gestión administrativa.

Cordero y Menéndez vinieron a aportar los primeros datos con los que intentaron validar la hipótesis de los efectos de arrastre del ferrocarril sobre el mercado de trabajo⁷⁹. Aproximadamente un decenio más tarde del trabajo de los anteriores, Gómez Mendoza vendría a afirmar en su obra⁸⁰ que los efectos de arrastre del ferrocarril sobre el mercado de trabajo fue quizá la consecuencia más directa que llegó a generar este nuevo medio de transporte sobre la economía española durante los períodos de construcción y de explotación. Al mismo tiempo trazó, de forma sintética, el perfil tipo de esos primeros trabajadores empleados en las labores de construcción de las líneas ferroviarias que se comenzaron a tender en la península a partir de la década de 1840. Centró su atención en las dos categorías profesionales que fueron claves en los inicios del ferrocarril en España. Así, el personal facultativo, integrado principalmente por los ingenieros de caminos que proyectaron estos primeros ferrocarriles y dirigieron sus trabajos de construcción, se caracterizaba por la escasa presencia de ingenieros españoles, todavía inferiores en número por aquellos años, contrastando así con una mayoría de facultativos cuyo origen territorial (Francia, Bélgica, Inglaterra) solía coincidir con la nacionalidad de los promotores e inversores que impulsaron estas primeras iniciativas ferroviarias. El capital francés sería el que dominaría el escenario empresarial del ferrocarril en España. Y lo haría a través de las dos principales compañías ferroviarias que operarían hasta la constitución de RENFE en el año 1941, Norte y MZA.

El otro grupo de trabajadores estaba conformado por un importante número de obreros, de diferentes oficios, que componían el grueso de la mano de obra que hizo posible que se abrieran nuevos espacios en los que asentar la infraestructura de la vía, nos referimos principalmente al personal de pico y pala que se encargó de horadar túneles, abrir importantes trincheras por mitad de los montes y de las lomas, realizar desmontes y terraplenes con un objetivo claro: tender la vía dentro de los parámetros precisos para que transitaran por ella circulaciones de viajeros y de mercancías remolcadas por pesadas locomotoras de vapor. Este personal, atraído en principio por unos jornales superiores a los que se pagaban por la

⁷⁹ CORDERO, Ramón y MENÉNDEZ, Fernando (1978): “El sistema ferroviario español” en ARTOLA, Miguel (ed.) (1978), *Op. cit.* Vol. I, pp. 163-340.

⁸⁰ GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989): *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, pp. 127-131. Espasa Calpe, Madrid.

realización de labores agrícolas, se caracterizaba en cambio por estar conformado por trabajadores con un origen territorial normalmente ligado al espacio físico por el que se construía la nueva infraestructura. Personal reclutado, por tanto, de las proximidades de la línea ferroviaria y cuyos empleos anteriores, con la excepción de los oficios que requerían una cierta especialización (canteros, carpinteros y herreros), aparecían ligados principalmente a tareas agrícolas. Labores estas últimas que abandonarían sólo de forma estacional debido a que el período de construcción se desarrollaba por un tiempo limitado y la demanda de mano de obra por parte de los contratistas oscilaba en función del desarrollo de los trabajos y del avance de las obras. De esta primera fase no se conservan todos los datos que serían precisos para valorar el impacto de la implantación de este nuevo modo de transporte, en primer lugar porque estos trabajos se ejecutaban mediante la modalidad de contrata y no siempre ha quedado documentación de esta fase en los archivos de las empresas ferroviarias⁸¹. No obstante, algunos de estos trabajadores de pico y pala acabarían ingresando como obreros, primero eventuales, después suplementarios, para después integrarse definitivamente como personal fijo dentro de las empresas, desarrollando básicamente labores de conservación y vigilancia de vía, ya en la etapa de explotación del ferrocarril.

A medida que las líneas ferroviarias construidas se fueron poniendo en explotación, la demanda de empleo se diversificó. La profesión ferroviaria iría albergando, por tanto, a un amplio número de oficios vinculados no sólo con la construcción de la vía e instalaciones anexas, sino también con el movimiento de las circulaciones, el mantenimiento del material rodante y la administración del ferrocarril. Nos referimos a oficios tales como los de maquinistas, fogoneros, ayudantes, jefes de estación, factores, mozos de estación, interventores, personal de vías y obras, de instalaciones de seguridad, de talleres, de oficinas, etc. Todos estos grupos se subdividían a su vez en diferentes categorías que, con el paso de los años, fueron modificando sus funciones a raíz de la implantación de procesos de producción más tecnificados. A través del presente estudio hemos identificado que a la altura de la década de 1930, existían más de medio millar de categorías profesionales dentro de las compañías ferroviarias españolas.

1.1. El empleo ferroviario en España. Una aproximación cuantitativa desde sus fuentes

La reconstrucción de las series de empleo ferroviario en España constituye una de las variables más complicadas de conformar si las comparamos con otras también relacionadas directamente con esta actividad de transporte. La evolución cuantitativa de la población española ocupada en los ferrocarriles ha pasado, por tanto, por diferentes fases. La primera etapa es de difícil cuantificación ya que no se disponen de fuentes primarias que puedan indicarnos el número de empleados del conjunto de los ferrocarriles de España. Además, las fuentes primarias a las que se suele recurrir en primera instancia, como son las generadas por las propias compañías (memorias anuales y datos estadísticos de explotación), no siempre incorporan este cuerpo de información de forma detallada, tan solo datos agregados, siendo más bien escasas las referencias a la evolución diacrónica de sus plantillas y prácticamente nulos cualquier dato desagregado sobre categorías, sexo de los trabajadores y adscripción territorial de los mismos. Por este motivo, cuando nos dispusimos a afrontar la realización de

⁸¹ Son muy escasos los trabajos publicados hasta ahora sobre el factor humano en la construcción de ferrocarriles. Para el presente estudio hemos podido consultar el trabajo de LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1996). "Nuestros "Navvies": El trabajo en la construcción de ferrocarril en Asturias", en CASTILLO, Santiago (Coord.) (1996). *El trabajo a través de la historia*. Madrid, UGT – Centro de Estudios de Históricos, Asociación de Historia Social, pp. 393-400. Véase también CAYÓN GARCÍA, Francisco y MUÑOZ RUBIO, Miguel (2003). "Los trabajadores de la infraestructura. Una aproximación cuantitativa". En FOLGUERA, Pilar (dir.) (2003). *Op. cit.*, pp. 23-42.

un estudio que tiene como objetivo de investigación el estudio de la depuración del personal ferroviario, su impacto en las plantillas y su alcance territorial, resultaba complicado no contar con una fuente que permitiera conocer de partida algunos datos desagregados (siendo quizá el de la distribución territorial uno de los más importantes), relevantes para la interpretación de los datos que íbamos compilando a partir de la laboriosa clasificación del fichero del personal depurado que, como ya hemos referido en la introducción, ha permitido recoger en torno a 90.000 registros de empleados.

Como veremos a lo largo del presente capítulo, la elaboración de esta base nos ha permitido también reconstruir, tanto para Norte como para el conjunto de la red ferroviaria de Oeste, la distribución, a la altura de 1939, del personal por residencias y cruzar dicha información con otros datos de especial interés para nuestra investigación, como son el género de los empleados, el servicio al que se encontraban adscritos y sus respectivas categorías profesionales. Este ejercicio de reconstrucción y distribución provincial del personal ferroviario no ha sido posible en cambio para los casos de MZA y para Andaluces. La falta de algunos datos, como el relativo a la residencia, en el caso de las fichas de Andaluces, así como la ausencia de las fichas correspondientes al personal no depurado en los casos de MZA y Andaluces, han provocado que no podamos contar con un pormenor de las plantillas correspondientes a las cuatro principales compañías ferroviarias que precedieron a la empresa pública RENFE, constituida en 1941.

Podemos afirmar, por tanto, que hasta la consecución de esta foto fija sobre la distribución territorial del personal ferroviario a la finalización de la Guerra Civil, que damos a conocer en este estudio para los casos particulares de Norte y Oeste, no se conocía hasta la fecha ninguna otra sobre el empleo ferroviario durante el período de explotación de las antiguas compañías⁸². Por ello consideramos que estos datos, aunque sólo se refieran a un año en concreto, 1939, cuentan con un gran valor, tanto para el conjunto de esta investigación como para otras que puedan sucederle en el futuro.

La única fuente que aporta datos provinciales de empleo ferroviario es el Censo de Población, si bien esta serie estadística no recoge datos desagregados por compañías ferroviarias ni existe mención alguna ni al nombre ni al número de las compañías explotadoras con presencia en cada provincia. El grado de desagregación sí se da en cambio a nivel territorial (región, provincias, capitales y poblaciones de mayor entidad), incorporando además variables como son la del género de los trabajadores, grupos de edad y el estado civil del personal empleado. El problema que tienen estos últimos datos radica en la temporalidad de la serie, ya que estos datos comenzaron a ser publicados en el Censo de 1900⁸³. Otro de los problemas que nos plantea el trabajar con los datos contenidos en los Censos es el hecho de que no todos los trabajadores empleados en empresas ferroviarias se encontraban inscritos como tal en sus respectivos ayuntamientos de residencia. Suponemos, por tanto que, debido a

⁸² Hasta la fecha no contábamos con una desagregación provincial sobre el empleo ferroviario en ninguna gran compañía privada ferroviaria en España. Sólo se conocían algunas monografías centradas en casos particulares, relativos a los talleres ferroviarios de Norte en Valladolid, véase PÉREZ SÁNCHEZ, Guillermo A. (1992). *Los talleres principales de reparación de la Compañía del Norte en Valladolid. Un estudio de historia social (1861-1931)*. Universidad de Valladolid; los de MZA en Madrid, véase MARTÍNEZ VARA, Tomás y COBOS ARTEAGA, Francisco de los (2012). *Op. cit.* y la relativa al Servicio de Vía y Obras de Andaluces, véase POLO MURIEL, Francisco (2007). *Op. cit.* Trabajo de investigación para la obtención del Diploma de Estudios Avanzados. Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Autónoma de Madrid. Una síntesis del mismo se puede localizar en POLO MURIEL, Francisco (2008). *Op. cit.*, vol. 2, pp. 643-721.

⁸³ Es en este Censo de 1900 cuando se adopta la clasificación de las profesiones con arreglo a la nomenclatura adoptada por el Instituto Internacional de Estadística en la Conferencia de Chicago, aunque para los datos provinciales y para sus capitales se utilizó una simplificación de los epígrafes. Todo ello dificulta conocer con mayor exactitud el número de trabajadores por profesión y provincia. SOTO CARMONA, Álvaro (1989). *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*. Barcelona, Anthropos, p. 21.

la propia idiosincrasia de la profesión ferroviaria, sometida a una acusada movilidad territorial, un buen número de empleados no quedaban registrados adecuadamente en los censos poblacionales. Cuando se producía un cambio en la residencia del empleado, éste no siempre actualizaba sus nuevos datos de residencia en el padrón municipal. Esta circunstancia se daría sobre todo en los que residían en lugares alejado de poblaciones, en estaciones, apartaderos, apeaderos y en las innumerables casillas que se encontraban diseminadas en plena vía, pertenecientes, por tanto, al Servicio de Vía y Obras.

Otra fuente, ésta de carácter secundario, como es el *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías* de Enrique de la Torre (AFET en adelante) vino publicando desde el año 1893 y hasta el año 1935 los datos de explotación de cada compañía ferroviaria. Eran estas últimas las que remitían las cifras de su plantilla al editor del AFET, aunque no todas ellas enviaban dicha información con la puntualidad exigida por el compilador de la publicación. Por ese motivo, el descuido o el retraso de las compañías a la hora de remitir la información demandada por los responsables editoriales del AFET suponían la repetición sistemática de los datos publicados en años anteriores. Es por ello por lo que el manejo y la utilización de estos datos se deben de tomar con suma prudencia.

No obstante, apoyándose en estas dos fuentes mencionadas, Ballesteros y Martínez Vara⁸⁴ recopilaron los datos agregados de ambas publicaciones que les permitió trazar una evolución sobre el empleo ferroviario en España durante el primer tercio del siglo XX.

Cuadro 1.1. Evolución de la población española ocupada en el sector transportes (1900-1940)

Datos procedentes de los Censos de Población				
Modalidad	1900	1910	1930	1940
Navegación marítima y fluvial	46.036	49.156	80.902	63.980
Calles, caminos y puentes	62.219	70.364	-	-
Ferrocarril	18.290	23.640	74.624	83.777
Tranvías	-	-	6.904	10.091
Correos, telégrafos y teléfonos	8.079	11.879	29.680	34.475
Otros transportes	-	-	100.887	117.839
Total	134.624	155.039	292.997	310.162
Datos procedentes del AFET				
Modalidad	1900	1910	1930	
Trabajadores en ferrocarriles de vía ancha	45.850	63.900	106.602	
Trabajadores en ferrocarriles de vía estrecha	4.933	7.587	15.343	
Total	50.783	71.487	121.945	

Nota: No se incluyen los datos del censo de 1920 porque los criterios de elaboración del mismo supusieron una ruptura tanto con el anterior como con los posteriores. En ese año las cifras aparecen agregadas bajo la rúbrica general de *Transportes*.

Fuentes: Censos de la Población de España (1900, 1910 y 1930) y *Anuario de los Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de la Torre*. Recopilados por BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás. “Evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935”, comunicación presentada al *II Congreso de Historia Ferroviaria* (Aranjuez, 2001).

⁸⁴ BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001). “Evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935” *II Congreso de Historia Ferroviaria*. Aranjuez.

1.2. Los efectivos de personal antes del inicio de la Guerra Civil

Las cuatro compañías ferroviarias sobre las que nos ocuparemos en detalle a lo largo del presente estudio (Norte, MZA, Andaluces y Oeste), concentraban el mayor número de empleados y de kilómetros de vía explotados en España antes del estallido de la Guerra Civil. Por ello, el estudio de sus respectivos procesos depuradores antes de la constitución de RENFE nos permite tener una idea bastante certera del alcance del procedimiento depurador para todo el conjunto nacional. A continuación nos iremos adentrando en cada una de las compañías, presentando aquellos indicadores básicos de explotación que nos permitan posteriormente comparar y cuantificar, de forma más o menos homogénea, el alcance del proceso en cada una de las cuatro grandes empresas ferroviarias. Fijaremos nuestra atención en el año previo al estallido de la Guerra Civil, 1935.

A la altura de 1935, los efectivos de personal que se encontraba empleados en las cuatro grandes compañías ferroviarias mencionadas ascendían a 93.711 trabajadores, siendo su distribución entre los distintos servicios operativos como sigue:

Cuadro 1.2: Distribución por servicios del personal empleado en las principales compañías ferroviarias de vía ancha. Año 1935

Compañías	Admón. Central y Servicios Regionales	Vía y Obras	Estaciones	Trenes	Máquinas	Talleres del Recorrido	Talleres Principales	Otros	Total
Norte	5.072	9.061	10.828	4.177	2.843	5.707	2.762	585	41.035
MZA	3.538	7.367	10.421	2.848	2.553	4.839	1.955	703	34.224
Andaluces	992	2.415	2.519	1.330	610	1.915	1.020	175	10.976
Oeste	956	1.990	2.290	393	403	890	490	64	7.476
TOTALES	10.558	20.833	26.058	8.748	6.409	13.351	6.227	1.527	93.711

Fuente: MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

La gestión y explotación de estas cuatro compañías ferroviarias presentaban esquemas organizativos bastante similares, pioneros en su momento dentro del mundo empresarial, según estudió Alfred D. Chandler⁸⁵. A efectos de mostrar la distribución cuantitativa del personal, hemos agrupado a éste en las cuatro grandes áreas en las que se subdividía la explotación de las compañías ferroviarias: la rama administrativa, la de Explotación (también denominada de Movimiento), Vía y Obras y Material y Tracción.

La rama administrativa comprendía las tareas propias de la gestión corporativa y todo el aparato burocrático que desarrollaba tanto el personal adscrito a los consejos de administración y las que desarrollaba la dirección y los servicios generales de la empresa, además del personal técnico y administrativo vinculado a la contabilidad general del tráfico, a la intervención, a los almacenes y al servicio médico. El Servicio de Movimiento comprendía al personal encargado, básicamente, de las tareas de circulación de trenes de viajeros y mercancías, que se distribuía en los despachos centrales de facturación de mercancías, a bordo de los propios trenes y en las estaciones. Por su parte el Servicio de Vía y Obras aglutinaba al

⁸⁵ CHANDLER, Alfred D. (1965). "The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management". *Business History Review*, 39, pp. 16-40. Sobre la organización de las compañías empresas ferroviarias españolas véase VIDAL OLIVARES, Javier (1998). "Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914". En COMÍN COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo (Ed.). *La empresa en la Historia de España*, pp. 285-301. Ed. Cívitas, Madrid.

personal facultativo, al de vigilancia y de conservación de la vía, de obras de fábrica, de los edificios y de las explanaciones y a la plantilla de los talleres centrales y regionales de Vía y Obras. Por último, el Servicio de Material y Tracción comprendía al personal de conducción (maquinistas y fogoneros), al que trabajaba en los depósitos de locomotoras y en los talleres centrales y del recorrido.

Mapa 1.1. Distribución de la red ferroviaria española por compañías explotadoras en el año 1936



Fuente: Programa de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

1.2.1. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

Norte se constituiría como tal en 1858 y hasta su rescate anticipado por el Estado en 1941, fue, junto con MZA, una de las dos grandes compañías ferroviarias que operaban en España antes del estallido de la Guerra Civil, en julio de 1936⁸⁶. A fecha 31 de octubre de 1935 la red operativa de Norte se elevaba a 3.814 kilómetros de vías que se distribuían, por orden de extensión, entre las siguientes líneas:

⁸⁶ Sobre Norte, véase VIDAL OLIVARES, Javier (1999). “La estructura de la propiedad, la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1936”. En *Revista de Historia Económica*, nº 3, pp. 623-662. La obra del directivo de Norte Javier Marquina recopilaría buena parte de la documentación esencial generada por la compañía a lo largo de su historia, véase en MARQUINA, Javier (1940). *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1859-1939)*. Espasa Calpe, Madrid.

Cuadro 1.3. Líneas ferroviarias explotadas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, año 1935

Líneas	Km	%
Madrid-Hendaya	641	16,81
Palencia-La Coruña	547	14,34
Zaragoza-Barcelona	366	9,60
Valencia-Tarragona	275	7,21
Tudela-Bilbao	251	6,58
Zaragoza-Alsasua	233	6,11
Venta de Baños-Santander	230	6,03
León-Gijón	171	4,48
Villalba-Medina (por Segovia)	153	4,01
Almansa-Valencia	113	2,96
Barcelona-San Juan de las Abadesas	112	2,94
Huesca-Jaca	110	2,88
Lérida-Reus-Tarragona	103	2,70
Valencia-Utiel	88	2,31
Carcagente-Denia	67	1,76
Játiva-Alcoy	64	1,68
Ripoll-Puigcerdá	49	1,28
Zuera-Turuñana	40	1,05
Jaca-Canfranc	32	0,84
Soto del Rey-Ciaño	22	0,58
Tardienta-Huesca	22	0,58
Tudela-Tarazona	22	0,58
Villabona-San Juan de Nieva	21	0,55
Selgua-Barbastro	19	0,50
Quintanilla de las Torres-Barruelo	14	0,37
Oviedo-Trubia	13	0,34
Villaba-El Berrocal	11	0,29
Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo	10	0,26
Circunvalación de Madrid	8	0,21
Valencia-El Grao	5	0,13
Acceso subterráneo Plaza Cataluña	2	0,05
Total de la Red Norte	3.814	100,00

Fuente: COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DEL HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939.*

Los 3.814 kilómetros de vías de la red operativa de Norte se distribuían por 27 provincias localizadas en el centro, el Levante y en la mitad septentrional de la península. La distribución provincial, por orden de extensión de los kilómetros explotados por Norte en 1935, era la siguiente:

Cuadro 1.4. Distribución provincial de los kilómetros de vía explotados por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, año 1935

Provincias	Km	%
Huesca	331	8,68
Valencia	313	8,21
León	290	7,60
Palencia	234	6,14
Navarra	223	5,85
Barcelona	211	5,53
Oviedo	169	4,43
Lérida	167	4,38
Lugo	164	4,30
Burgos	155	4,06
Tarragona	152	3,99
Álava	138	3,62
Castellón	123	3,22
Madrid	120	3,15
Logroño	117	3,07
Valladolid	117	3,07
Santander	114	2,99
Ávila	109	2,86
Zaragoza	109	2,86
Guipúzcoa	100	2,62
Segovia	98	2,57
La Coruña	67	1,76
Gerona	64	1,68
Alicante	48	1,26
Orense	42	1,10
Vizcaya	26	0,68
Albacete	13	0,34
Total de la Red Norte	3814	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los perfiles longitudinales de la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España.

En cuanto a los efectivos de personal la red de Norte era mantenida y explotada, a la altura de 1935, por 41.035 trabajadores. Este contingente de empleados se repartía entre los distintos servicios operativos de la compañía ferroviaria, siendo su distribución y evolución numérica, entre los años 1929 y 1935, como sigue:

Cuadro 1.5. Distribución por servicios del personal empleado en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España entre los años 1929 y 1935

Años	Admón. Central y Servicios Regionales	Vía y Obras	Estaciones	Trenes	Máquinas	Talleres del Recorrido	Talleres Principales	Otros	Total
1929	4.177	10.902	11.508	3.853	2.657	5.782	3.061	490	42.430
1930	3.778	9.955	11.751	4.571	3.074	5.800	3.185	505	42.619
1931	4.294	10.245	11.657	3.918	3.037	5.749	3.125	512	42.537
1932	4.252	9.124	11.118	3.853	3.948	3.514	2.214	2.395	40.418
1933	5.395	10.230	11.408	3.853	2.657	5.677	3.000	363	42.583
1934	5.240	10.215	11.371	4.253	2.687	5.568	2.923	531	42.788
1935	5.072	9.061	10.828	4.177	2.843	5.707	2.762	585	41.035

Fuente: MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

Los datos sobre personal que se recogen en el anterior cuadro difieren de los que facilitaba la propia empresa antes del inicio de proceso depurador. Según se recoge en el expediente relativo a la constitución y puesta en marcha de los juzgados depuradores en Norte⁸⁷, la plantilla fija a fecha de julio de 1936 era de 38.507 agentes, aproximadamente 2.500 menos que los que se recogen en el estudio elaborado por el Ministerio de Obras Públicas en 1940 y, prácticamente, 4.200 menos que los que figuran en el último de los anuarios de ferrocarriles y tranvías publicado por Enrique de la Torre en 1935, que registraba la cifra de 42.788 agentes, de los cuales, según se especifica en la mencionada fuente, 16.471 eran de plantilla y 26.317 eran agentes a jornal.

En la memoria elaborada por la compañía para los años 1936-1939 no se recogen datos exactos del número de efectivos. Sólo en el informe correspondiente a 1937 se indica que a finales de dicho año la ratio agentes por kilómetro en territorio controlado por el ejército sublevado se elevaba a 6,9, cuando la ratio normal en Norte era de 11,2 agentes por kilómetro de línea explotada⁸⁸. Con estos indicadores podemos calcular que, si a finales de 1937 la red Norte explotada bajo el control de las tropas franquistas se elevaba a 2.369 kilómetros, en dicho territorio trabajarían alrededor de 16.346 agentes. La misma extrapolación podemos hacer del número de trabajadores totales de Norte antes del inicio de las hostilidades. Con una ratio de 11,2 agentes por kilómetro a 18 de julio de 1936, el número total de empleados se elevaría a 42.717.

A efectos del presente estudio se trabajará con la cifra resultante tras la recopilación estadística realizada a partir de las fichas personales, elaboradas por la propia compañía, para llevar a cabo el procedimiento depurador. En el caso de Norte esta cifra total se eleva a 42.107, resultado muy cercano a los ofrecidos por parte de otras fuentes y a las estimaciones realizadas por la propia compañía antes del inicio de las hostilidades.

⁸⁷ AHF, E-92-1.

⁸⁸ COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DEL HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939*, p. 75.

1.2.1.1. Organización empresarial de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Norte tenía su sede principal en Madrid, concretamente en la calle Alcalá, 16, en el edificio del Banco de Bilbao⁸⁹. En la capital de España se concentraban, por tanto, las cabeceras de todos los servicios y el conjunto de órganos centrales, de dirección, de administración y de intervención de la compañía. Así, su Consejo de Administración, la mayoría de los Comités ejecutivos, salvo el de Barcelona y el de París (este último como muestra de los orígenes y permanencia aún del capital francés en la compañía ferroviaria), tenían su sede en Madrid⁹⁰.

Barcelona y Valencia seguirán a Madrid en orden importancia en cuanto al número de servicios y departamentos que tenían sede en dichas ciudades. Ambas contaban con sendas Oficinas de Títulos y Barcelona, además, albergaba una Caja de Depósitos de la compañía ferroviaria. La Caja Central, con sede también en Madrid, disponía a su vez de siete pagadurías distribuidas en otras siete capitales de provincias. Además de las ciudades de Madrid, Barcelona y Valencia, estas pagadurías se localizaban en las ciudades de León, Valladolid, San Sebastián y Zaragoza.

Los servicios Comercial, de Reclamaciones e Investigaciones y el de Intervención, serán también departamentos que distribuirán su labor entre Madrid, que concentraba la cabecera y la jefatura principal de cada una de ellas, y las principales ciudades con estación de la compañía. Así, a las ya mencionadas, habría que añadir ahora a Santander, Bilbao, La Coruña, Segovia, Lugo, Oviedo, Ávila, Lérida, Tarragona, Vitoria, Burgos, Pamplona, Logroño, a las estaciones fronterizas de Irún (Guipúzcoa) y Canfranc (Huesca) y a las que concentraban un importante volumen de tráfico de viajeros y de mercancías, bien por su función de estaciones de empalme o por su ubicación estratégica para la explotación del servicio ferroviario, bien por estar localizadas en cabeceras comarcales o en ciudades portuarias. En este último grupo de estaciones intermedias y terminales que no ostentasen la capitalidad de una provincia se encontraban Astorga y Ponferrada en León, Monforte de Lemos en Lugo, Vich en Girona, Carcagente y Játiva en Valencia, Manresa en Barcelona, Tortosa en Tarragona, Gijón y Fierros en Asturias, Miranda de Ebro en Burgos, y Medina del Campo en Valladolid.

El Servicio de Explotación era el que concentraba el mayor porcentaje de empleados de la compañía y se ocupaba del control del tráfico de las circulaciones en las estaciones y de la formación de las composiciones de trenes de viajeros y de mercancías. Este servicio se distribuía, por tanto, por toda la red de Norte y contaba con varias inspecciones principales que se localizaban en Madrid, Miranda de Ebro (Burgos), Barcelona, León, Oviedo y Valencia.

Del mismo modo, el Servicio de Material y Tracción contaba con una importante plantilla de trabajadores empleada en el mantenimiento periódico del material móvil (depósitos de máquinas, talleres del recorrido y talleres principales de la compañía) y en la conducción de locomotoras (Servicio de Tracción). Los depósitos de máquinas se situaban en Madrid, Valladolid, Miranda de Ebro (Burgos), Irún (Guipúzcoa), Cajo (Santander), Zaragoza, Lérida, Tarragona, Barcelona, León, Monforte de Lemos (Lugo), Oviedo y Valencia. Los talleres principales de la compañía tenían su sede en Valladolid y el segundo en importancia se situaba en San Andrés en la provincia de Barcelona.

⁸⁹ Será en este mismo lugar, en un nuevo piso que alquilarán a la entidad bancaria, en donde se establecerán en 1939 los 12 juzgados depuradores que se constituyeron en Norte.

⁹⁰ La información sobre la organización administrativa de la compañía y la distribución territorial de los diferentes servicios proceden de TORRE de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid.

Por último, el Servicio de Vía y Obras, dedicado al mantenimiento y la conservación de las instalaciones fijas de la compañía (vías, edificaciones, etc), contaban también con un importante contingente de trabajadores dedicados a tales menesteres y que se encontraban distribuidos, al igual que los dos servicios anteriores, por toda la red explotada por Norte. El servicio contaba con tres circunscripciones, dos de ellas se situaban Madrid (primera y tercera) y la segunda en Barcelona. La primera circunscripción contaba a su vez con cinco secciones: Madrid, Valladolid, Burgos, Santander, San Sebastián y Bilbao. La segunda, con sede en Barcelona, se dividía en siete secciones. Dos de ellas se situaban en la propia Barcelona y las restantes en Zaragoza, Lleida, Játiva (Valencia), Valencia y Tortosa (Tarragona). La última de las tres circunscripciones, con sede también en Madrid, contaba con cuatro secciones situadas en León, Ponferrada (León), La Coruña y Oviedo. El Servicio de Vía y Obras contaba también con un área de talleres que tenían igualmente a Valladolid como cabecera.

1.2.1.2. La distribución territorial de los recursos humanos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España a la finalización de la Guerra Civil.

La recopilación estadística que hemos realizado para el presente estudio nos permite constatar que el 43,5% de la plantilla de Norte se distribuía, por este orden, por las provincias de Madrid (13,60%), Barcelona (10,18%), Valladolid (9,96%) y Valencia (9,76%). Todas estas provincias, como se puede comprobar por los datos aportados en los siguientes cuadros, contaban con más de 4.000 empleados. Además de concentrar buena parte de los servicios centrales y delegaciones de la compañía, que empleaban a una importante remesa de personal técnico y administrativo, contenían también una no menos importante dotación de infraestructuras vinculadas a la explotación ferroviaria, estaciones centrales, talleres generales (ese era el caso de los talleres de San Andrés en la provincia de Barcelona y del taller de Valladolid), estaciones de clasificación de mercancías, etc.

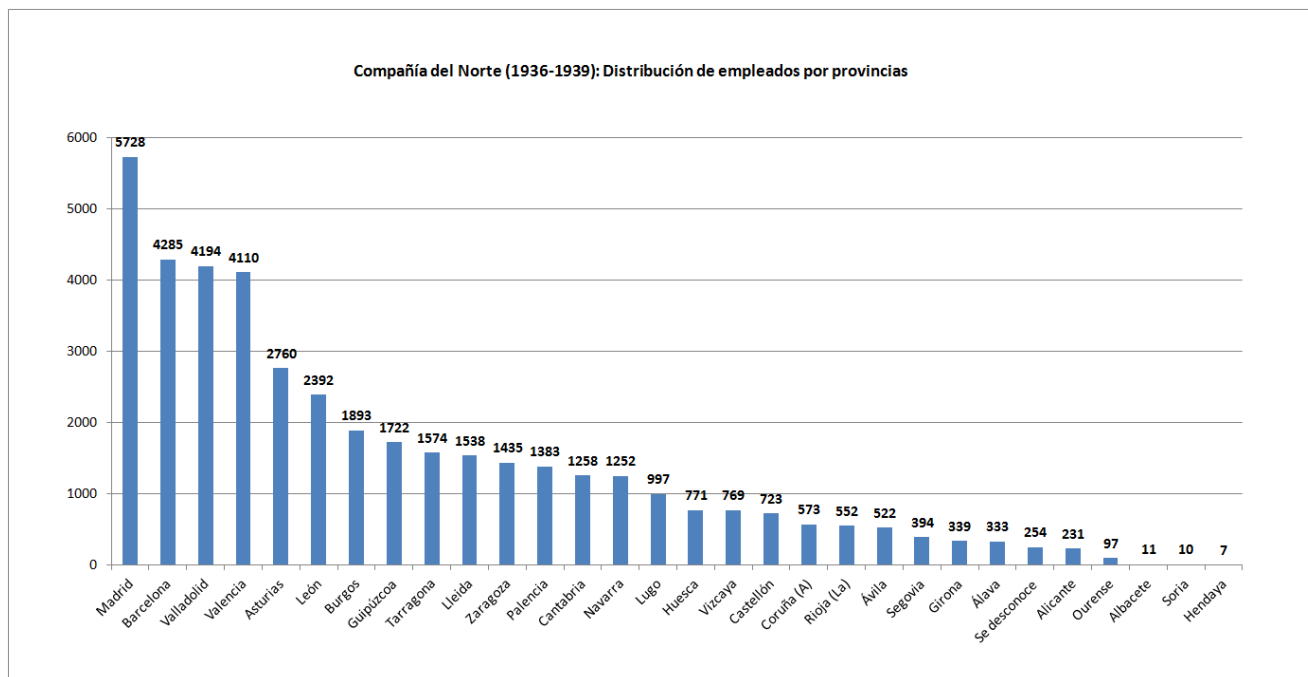
A este grupo le seguiría el representado por las provincias de Oviedo (actualmente Asturias) (6,65%) y León (5,68%), sumando ambas el 12,23% del total de la plantilla. La especial topografía de la región asturiana, su hábitat disperso, que precisó la dotación de instalaciones y servicios para la movilidad de sus habitantes y el transporte de sus recursos mineros a los puertos costeros de El Musel y Avilés, así como el paso de Pajares, electrificado ya durante el primer tercio del siglo XX, serían en buena medida factores que impulsaron la demanda, para esta provincia, de una dotación de plantilla superior a la media de agentes por kilómetro de vía explotada, situándose para esta región en los 16,33. En el caso de León, su extensión de red, la tercera dentro del conjunto de la compañía y el peso específico de León capital, sexta residencia de la red por número de empleados, justifican la cifra de ferroviarios a nivel provincial.

Con una dotación entre 1.000 y 2.000 empleados, abarcando al 28,63% de la plantilla, encontramos a las provincias de Burgos (4,50%), Guipúzcoa (4,09%), Lleida (3,65%), Tarragona (3,74%), Zaragoza (3,41%), Palencia (3,28%), Cantabria (2,99%) y Navarra (2,97%). En ellas se localizaban importantes nudos y estaciones ferroviarias de relevante interés logístico como era el caso de Miranda de Ebro en la provincia de Burgos, quinta residencia de la red de Norte por número de empleados (muy superior a los que residían en Burgos capital); Irún, en Guipúzcoa, como estación fronteriza con Francia sería, en cambio, la décima en cuanto a dotación de personal de toda la red Norte; Venta de Baños en Palencia, Castejón de Ebro en Navarra y Cajo en Cantabria, albergando este último uno de los depósitos de locomotoras más importantes de la cornisa cantábrica, constituirían el resto de residencias con un importante peso específico dentro de este tercer grupo.

Entre 500 y 1.000 empleados, comprendiendo al 11,66% de la plantilla, se encontraban las provincias de Lugo (2,37%), Huesca (1,83%), Vizcaya (1,83%), Castellón (1,72%), A Coruña (1,36%), Logroño (actual La Rioja con un 1,31%) y Ávila (1,24%). En este grupo se encontraría la población de Monforte de Lemos (Lugo), uno de los enclaves ferroviarios más importantes de toda Galicia, en donde se concentraba más del sesenta por ciento del personal adscrito a dicha provincia.

Por último, el 4% restante de la plantilla, dentro del rango comprendido hasta 500 empleados, se distribuían entre las provincias de Girona (0,81%), Álava (0,79%), Alicante (0,55%), Segovia (0,94%), Albacete (0,03%) y Soria (0,02%), así como en la estación francesa de Hendaya (0,02%), colateral de Irún tras el cruce fronterizo entre los dos países. Finalmente el 0,60% de la plantilla no ha podido ser clasificado al carecer de datos de lugar de residencia. Dentro de este último grupo se encuentran provincias en las que la compañía tenía una presencia más bien testimonial al tratarse de nudos ferroviarios que compartían con la empresa MZA. Nos referimos a los casos de La Encina en Alicante, Almansa en Albacete y Torralba en el caso de Soria.

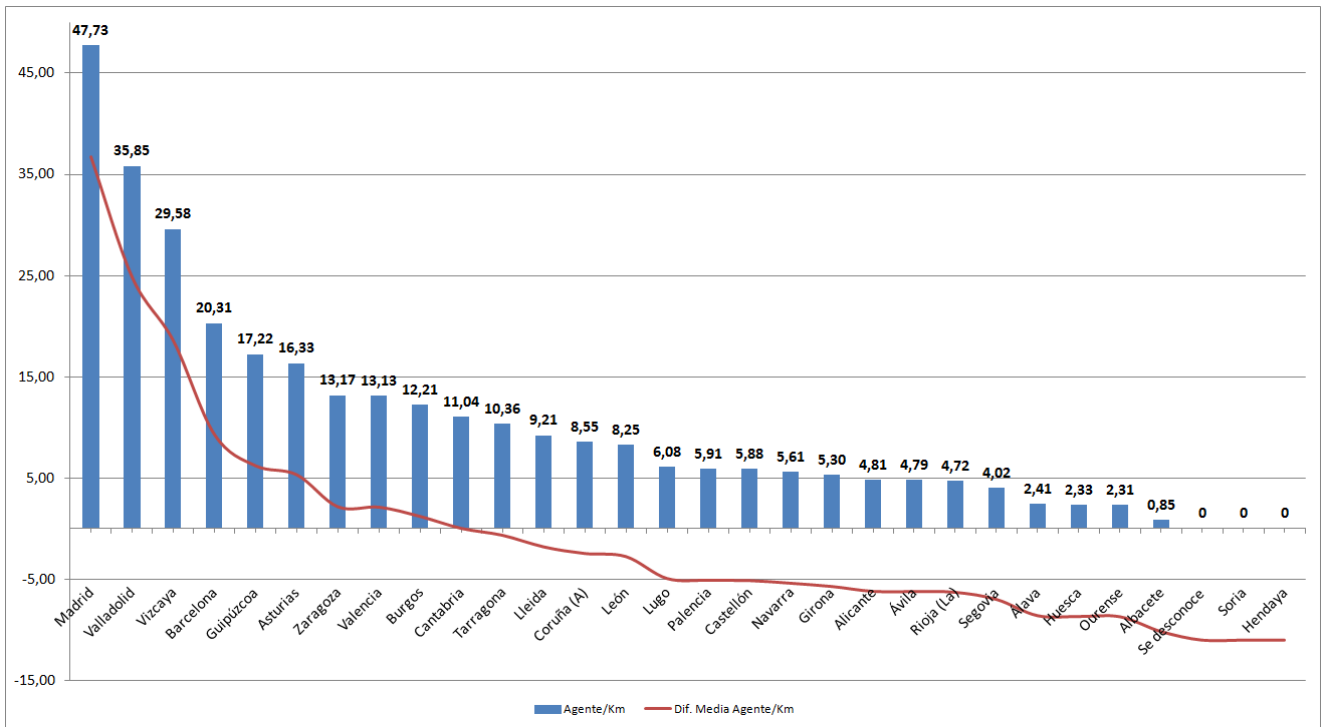
Gráfico 1.1. Distribución provincial de los empleados de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, en el año 1939



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

La dotación provincial de la plantilla tiene su relación con la extensión de la red explotada dentro de los respectivos límites provinciales. En el siguiente gráfico mostramos la *ratio* Agente/Km, cuya media resultante se sitúa en los 11,04 empleados por kilómetro de vía explotada. Las *ratios* superiores a la media citada obedecen sobre todo a la presencia de servicios centrales de la compañía y al personal técnico y administrativo vinculado a los mismos, así como a las importantes instalaciones fabriles, como eran los talleres centrales de Valladolid y Barcelona, y los talleres de recorrido y depósitos de locomotoras que se diseminaron por el conjunto de su red explotada.

Gráfico 1.2. Distribución de la ratio agente/km de vía explotada en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, en el año 1939 y diferencia respecto a su valor medio



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

En cuanto al hábitat de residencia, en términos globales, un poco más de la mitad de la plantilla de Norte (concretamente el 51,60%) vivía y prestaba servicio en capitales de provincia, mientras que el 48,60% restante lo hacía en estaciones ubicadas fuera de las urbes capitalinas. Destacar sobre este parámetro el mismo comentario que realizábamos en el caso de la *ratio* Agente/Km, el peso de ciudades como Madrid, Valladolid y Zaragoza, en donde se asentaban (al concentrar servicios centrales de la compañía, talleres generales e importantes depósitos de locomotoras) más del ochenta por ciento de los empleados residentes en sus respectivas provincias.

La distribución territorial y por servicios realizada para el conjunto de la plantilla de Norte, correspondiente al año 1939, nos arroja una presencia de mujeres que se situaba en el 5,28% del total de empleados en la compañía. La mayor parte de ellas pertenecían al Servicio de Vía y Obras y concretamente a la categoría de guardabarreras (cargo que ocupaban el 66% del total de mujeres identificadas y que venía a representar el 16,43% de la totalidad del personal adscrito al Servicio de Vía y Obras). El porcentaje es similar al que se ha registrado para otras compañías. Efectivamente, como afirma Soto Carmona, MZA, a la altura de 1921, contaba con 32.000 agentes de los cuales el 94 por ciento eran hombres y el 6 por ciento mujeres. Estas últimas trabajaban principalmente en el Servicio de Vía y Obras, realizando el trabajo de guardabarreras, en cuya categoría, según un informe de MZA de 1911, representaban el 38 por ciento⁹¹. Al ser escasas las referencias cuantitativas existentes sobre esta categoría de empleadas, a los datos citados habría que añadir los registrados en 1913 en

⁹¹ SOTO CARMONA (1989), p. 159, *op.cit.*

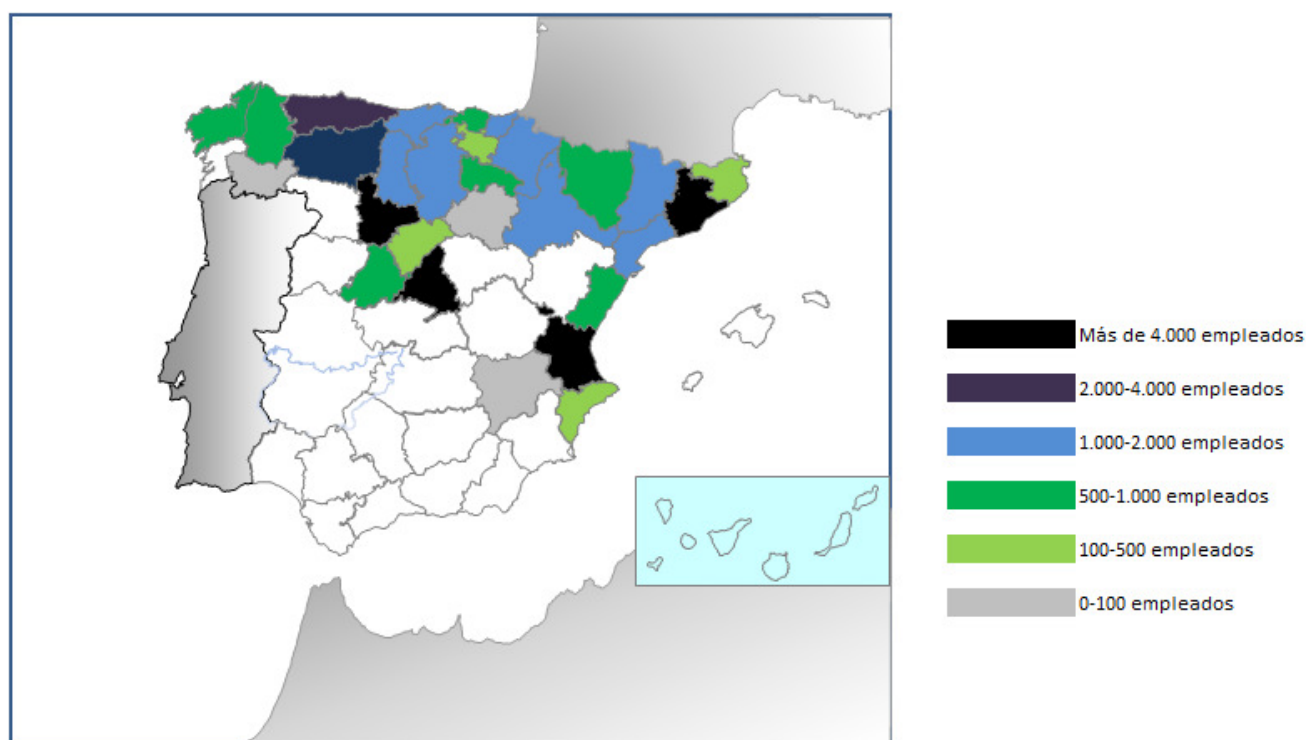
las compañías MZA y Norte de España. Entre ambas el número de mujeres guardabarreras ascendía a la cifra de 4.066, de las cuales 2.624 trabajaban en Norte y 1.442 en MZA⁹².

La categoría de guardabarrera no era la única que era desempeñada por mujeres. También se ha constatado la presencia de mujeres en otras categorías dentro de las plantillas de las diferentes compañías ferroviarias españolas: oficios vinculados al ámbito de la administración, venta de billetes (taquilleras) y, sobre todo, limpiadoras de edificios, estaciones, dependencias de la red ferroviaria y material rodante para pasajeros⁹³.

En cuanto a la distribución de la plantilla de Norte por servicios, nuestra recopilación estadística nos permite ratificar los porcentajes ya expuestos con anterioridad a partir de las fuentes aportadas por las compañías y por otros organismos oficiales. En nuestra recopilación se ha verificado también que los servicios dedicados al movimiento de trenes y estaciones (Explotación) aglutinaban al 40,64% del total de la plantilla, mientras que el 30,64% estaría representado por el servicio de Material y Tracción y el 21,28% comprendería el total de trabajadores vinculados al de Vía y Obras, totalizando entre los tres el 92,56% de la plantilla.

Dentro del Anexo Estadístico mostramos sendos cuadros en los que se presenta el detalle de la distribución del personal de Norte, a la altura de 1939, por el conjunto de estaciones, apeaderos y apartaderos de la compañía, con un total de 914 residencias identificadas, distribuidas por provincias y servicios, estableciendo también la distinción por género y por residencia de los mismos, tanto en capitales provinciales como en poblaciones de menor tamaño y entidad administrativa.

Mapa 1.2. Distribución provincial de la plantilla de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, año 1939



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

⁹² Véase BALLESTEROS Y MARTÍNEZ VARA (2001), *op.cit.*

⁹³ Véase BALLESTEROS y MARTÍNEZ VARA (2001), *op. cit.* y DIRECCIÓN GENERAL DE TRABAJO (1931), *Estadística de Salarios y Jornadas de Trabajo referida al período 1914-1930*. Madrid, Imprenta y Encuadernación de los Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.

1.2.2. La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante

La historia empresarial de MZA se iniciaría oficialmente en 1856, dos años antes que Norte, su principal competidor hasta que se produjera su rescate anticipado por el Estado en 1941⁹⁴. En el año previo al estallido de la Guerra Civil su red operativa alcanzaba los 3.656 kilómetros de vía y se distribuía, con centro en Madrid, por las provincias de Albacete, Alicante, Barcelona, Badajoz, Burgos, Cáceres, Ciudad Real, Córdoba, Cuenca, Gerona, Guadalajara, Huesca, Jaén, Lérida, Murcia, Sevilla, Soria, Tarragona, Toledo, Valladolid y Zaragoza⁹⁵. Por orden de extensión las líneas en explotación eran las siguientes:

Cuadro 1.6. Relación de las líneas ferroviarias explotadas por MZA por orden de extensión, año 1935

Líneas	Km	%
Madrid a Almansa	358,3	9,80
Ciudad Real a Badajoz (frontera portuguesa)	342,2	9,36
Madrid a Zaragoza	341,0	9,33
Valladolid a Ariza	254,0	6,95
Manzanares a Córdoba	242,5	6,63
Chinchilla a Cartagena	226,5	6,20
Mérida a Tocina y Los Rosales	204,5	5,59
Samper a Roda	188,4	5,15
Villaverde a Ciudad Real	167,9	4,59
Aranjuez a Cuenca	151,5	4,14
Córdoba a Sevilla	129,8	3,55
Alcázar a Ciudad Real	114,4	3,13
Sevilla a Huelva	109,3	2,99
Valls a Villanueva y Barcelona	99,1	2,71
Almansa a Alicante	96,6	2,64
Zaragoza a Val de Zafán	73,8	2,02
Tarragona a Martorell	73,2	2,00
Almorchón a Belmez	64,0	1,75
Puente Aljucén a Empalme Las Minas	63,4	1,73
Gerona a Figueras	41,3	1,13
Granollers a la Rambla de Sta. Coloma	39,8	1,09
Arenys de Mar a la Rambla de Sta. Coloma	37,4	1,02
Martorell a Barcelona (bif. Clot)	30,9	0,85
Rambla de Sta. Coloma a Gerona	29,8	0,82
Barcelona a Granollers	29,5	0,81
Barcelona a Mataró	28,5	0,78
Figueras a la frontera francesa	27,2	0,74

⁹⁴ Sobre la financiación de MZA, véase LÓPEZ-MORELL, Miguel A. (2005). *La Casa Rothschild en España*. Ed. Marcial Pons, Madrid.

⁹⁵ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939*.

Líneas	Km	%
Castillejo a Toledo	26,0	0,71
Guadajoz a Carmona	13,8	0,38
Mataró a Arenys de Mar	9,7	0,27
Linares a Los Salidos	9,5	0,26
Vadollano a Linares	8,2	0,22
Val de Zafán a Samper	7,2	0,20
Ramal de la est.clasf. de Madrid a Vallecas	6,8	0,18
Ramal de La Bordeta	4,2	0,12
Ramal del puerto de Alicante	1,7	0,05
Contorno de Madrid	1,6	0,04
Ramal del puerto de Cartagena	1,0	0,03
Ramal del puerto de Sevilla	0,8	0,02
Vías del puerto de Huelva	0,6	0,02
Total de la Red de MZA	3.656	100,00

Fuente: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939.*

Como se desprende del conjunto de líneas relacionadas, éstas atravesaban, con mayor o menor extensión, por veintidós provincias localizadas por el centro, suroeste, sudeste, Levante y la mitad nororiental de la península. La distribución provincial, también por orden de extensión, de los kilómetros explotados por MZA en 1936 era el siguiente:

Cuadro 1.7. Distribución provincial del kilometraje de líneas explotadas por MZA en orden de extensión

Provincias	Km	%
Ciudad Real	406	11,09
Badajoz	376	10,29
Zaragoza	275	7,51
Albacete	274	7,48
Barcelona	244	6,68
Toledo	239	6,54
Sevilla	223	6,11
Teruel	191	5,22
Córdoba	174	4,76
Soria	161	4,40
Madrid	155	4,23
Murcia	144	3,94
Girona	135	3,69
Jaén	117	3,21
Guadalajara	113	3,09
Cuenca	104	2,83
Alicante	74	2,02
Valladolid	66	1,81

Provincias	Km	%
Huelva	62	1,69
Burgos	55	1,50
Cáceres	35	0,97
Tarragona	34	0,94
Total de la Red de MZA	3.656	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los perfiles longitudinales de línea de la Compañía MZA.

Los datos de extensión kilométrica provincial responden no sólo al tamaño de cada uno de los territorios atravesados, sino también a la confluencia o no en la misma provincia de líneas explotadas por otras compañías, bien de ancho ibérico o de ancho métrico. Tal era el caso de las provincias de Zaragoza, Barcelona, Albacete, Soria, Girona, Alicante, Valladolid, Burgos y Tarragona, por donde discurrían líneas pertenecientes a Norte; Madrid, que como centro neurálgico de la red nacional de ferrocarriles tenían su origen, además de la línea de Norte hacia la frontera francesa, la que se dirigía hacia Lisboa, perteneciente a Oeste; y, por último, las provincias de Córdoba, que sería atravesada también por la línea de Andaluces con dirección Málaga y por la del ferrocarril minero de Fuente del Arco, Peñarroya y Puertollano, uno de los de mayor longitud en vía métrica de la península; Cáceres, por la que discurría la línea entre Madrid y Lisboa, explotada por Oeste y la de Huelva, en donde confluía la línea de MZA con la explotada por el Ferrocarril Zafra-Huelva.

El número de kilómetros explotados tendrá, por tanto, una relación directa con el número de empleados residentes en las mismas. Con esta variable, obtenida a partir de la base de datos nominal, hemos trabajado para medir el impacto del proceso depurador en cada una de las provincias con red ferroviaria adscrita a la compañía. El conjunto de tablas obtenidas, que se recoge en el Anexo Estadístico que se aporta al final del presente estudio, permiten conocer el alcance cuantitativo, no sólo desde una dimensión provincial sino también local.

1.2.2.1. Estructura organizativa de la compañía

MZA tenía su sede principal en Madrid, concretamente en la calle Pacífico, números 2, 4, 6 y 8, hoy en día avenida de Ciudad de Barcelona. En la capital de España se concentraban, por tanto, las cabeceras de todos los servicios y el conjunto de órganos centrales, de dirección, de administración y de intervención de la compañía. Así, su Consejo de Administración, la mayoría de los Comités ejecutivos, salvo el de Barcelona y el de París (este último como muestra de los orígenes y permanencia aún del capital francés en la compañía ferroviaria), tenían su sede en Madrid⁹⁶.

Barcelona seguiría a Madrid en orden importancia al contar con una Delegación de la Dirección General para la administración de la denominada Red Catalana de MZA, que englobaba desde el año 1925 al conjunto de líneas de la antigua Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia. Barcelona era también sede del Servicio de Títulos de la compañía y contaba con delegaciones del resto de servicios.

Además de la Dirección General, con sede en Madrid y su delegación en Barcelona, MZA contaba con diferentes servicios entre los que se distribuía la gestión, explotación y el mantenimiento de una de las redes ferroviarias más importantes de España antes del comienzo de la Guerra Civil. El Servicio de Contabilidad y Caja tenía centralizadas sus actividades en

⁹⁶ La información sobre la organización administrativa de la compañía y la distribución territorial de los diferentes servicios proceden de TORRE de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid.

Madrid, en donde tenían su sede la propia sección de contabilidad, la Caja Central de la compañía y la Pagaduría, contando con dependencias afines en Barcelona.

El Servicio de lo Contencioso tenía su sede también en Madrid y contaba con una red de letrados con domicilio en la capital de España y en la ciudad condal. Algo muy similar sucedía también con el Servicio Sanitario. Su red de asistencia se dividía entre las dos ciudades, contando con médicos de sección, auxiliares y especialistas. El Servicio de Económico tampoco escapaba a este reparto territorial, si bien el peso de esta actividad se concentraba más en Madrid, mientras que Barcelona sólo contaba con un almacén.

El Servicio Comercial se encontraba ya más diversificado por el territorio. Aunque la cabecera del servicio seguía estando en Madrid, entre la que se encontraba una Oficina específica dedicada al Turismo, la red de agentes y subagentes comerciales se distribuía ya por las ciudades de Alicante, Sevilla, Zaragoza y Badajoz, además de Barcelona y Madrid. De igual forma sucedía con la red de inspectores comerciales con presencia en ciudades como Albacete, Ciudad Real, Córdoba, Cuenca, Girona, Guadalajara, Huelva, Murcia, Tarragona, Toledo y Valladolid. Y con la agencia internacional, radicada en Portbou.

El Servicio de Explotación era el que concentraba el mayor porcentaje de empleados de la compañía. El cometido del mismo era el control del tráfico de las circulaciones en las estaciones y la formación y expedición de las composiciones de trenes de viajeros y de mercancías. Contaba con divisiones en Madrid y en Barcelona, que se estructuraban cada una de ellas en las jefaturas Administrativa, de Estudios, de Movimiento y una última de Reclamaciones. Además tanto Madrid como Barcelona contaban con oficinas centrales en las que tenían cabida, en el caso de Madrid, los negociados de Secretaría, Obras, Señalización, Itinerarios, Personal, Contabilidad, Estaciones, Trenes, Estadística y Reclamaciones. En el caso de Barcelona, los negociados abarcaban las áreas de Secretaría, Personal, Estudios, Trenes, Contabilidad, Reclamaciones, Estadística, Estaciones, Material Móvil y Pequeño Material. La presencia del servicio era total en todo el territorio de la red, puesto que cualquier estación (523 han sido identificadas a través de la elaboración de la base de datos nominal de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE) contaba con personal adscrito a éste. No obstante, la presencia se intensificaba en estaciones de importante tráfico de viajeros y de mercancías, en donde se asentaban las Inspecciones Regionales de Explotación con demarcaciones en Madrid, Zaragoza, Alcázar de San Juan (Ciudad Real), Albacete, Sevilla, Ciudad Real, Barcelona y Girona. Así como en las que contaban también con delegación para el negociado de Reclamaciones, volviendo a coincidir en ciudades como Madrid, Zaragoza, Albacete, Ciudad Real, así como en Lleida y Cartagena (Murcia).

El Servicio Eléctrico, aunque asentados sus servicios generales en Madrid, contaba con seis demarcaciones, cuatro de ellas se situaban en Madrid, mientras que las dos restantes se localizaban en Barcelona y en Sevilla. Por su parte, el Servicio de Intervención y Estadística, con su jefatura centralizada en Madrid, contaba con una importante presencia de inspectores con residencia en estaciones de gran volumen de tráfico. Además contaba con oficinas especializadas, una de ellas se encontraba dedicada a la liquidación y regulación del tráfico combinado con la Compañía del Norte.

El Servicio de Material y Tracción sería otro de los que concentraría un porcentaje relevante dentro del conjunto de empleados. Se encontraba estructurado en tres divisiones, una dedicada a la Tracción, otra al Material Móvil y una tercera especializada en Almacenes. La División de Tracción tenía como función principal la gestión de los depósitos y de los talleres de locomotoras. Los depósitos del material de tracción se situaban en Madrid, Alcázar de San Juan (Ciudad Real), Ciudad Real, Zaragoza, Aranda de Duero (Burgos), Arcos de Jalón (Soria), Pueblo Nuevo y Vilanova (ambos en Barcelona), Girona, Mora (Tarragona), Albacete, Alicante, Murcia, Sevilla, Córdoba y Mérida (Badajoz). Por su parte, los talleres de locomotoras se encontraban localizados en Villaverde Bajo (Madrid) y en Barcelona-Clot, en

donde también se situaban los talleres de coches y vagones, pertenecientes a la División de Material Remolcado. La División de Almacenes contaba con un almacén central, ubicado también en Villaverde Bajo, y otro en San Andrés de Palomar (Barcelona). Además contaba con dos agencias consignatarias, una en Alicante y otra en Cartagena (Murcia), por donde se canalizaba la mayor parte de la entrada de suministros destinados a este servicio.

Por último, el Servicio de Vía y Obras, dedicado al mantenimiento y a la conservación de las instalaciones fijas de la compañía (vías, edificaciones, etc), contaba también con un importante contingente de trabajadores dedicados a tales menesteres. De hecho, era el tercero en número de empleados de la compañía. En el caso de MZA se encontraba estructurado en cinco divisiones. La primera, con cabecera en Madrid, abarcaba en sus competencias a las secciones de Alicante, Cartagena, Cuenca, Córdoba y Alcázar de San Juan a Ciudad Real. La segunda, también radicada en Madrid, comprendía la segunda sección de Córdoba y el ramal de Linares (Jaén), la de Sevilla y el ramal de Carmona, la de Huelva, Mérida y el ramal de Cerro del Hierro (Sevilla), Badajoz y los ramales de Belmez (Córdoba) y Cáceres. La tercera, nuevamente con cabecera en Madrid, comprendía la estación de Madrid, las secciones de Zaragoza, las de la línea Valladolid-Ariza y las de la que unía Ciudad Real con Badajoz, incluyendo el ramal a Toledo. La cuarta, ya con sede en Barcelona, tenía a su cargo toda la red catalana. Finalmente este servicio se complementaba con una División de Material Fijo.

1.2.2.2. Los recursos humanos en MZA al inicio del proceso depurador

Todos los servicios aludidos en el epígrafe anterior contaban con unos efectivos de personal dimensionados en función de sus cometidos. Para tener una aproximación del número de empleados contamos con dos fuentes que nos permiten calibrar la dotación de cada servicio en materia de recursos humanos. La primera que presentamos a continuación, data del año previo al comienzo de la Guerra Civil y procede del estudio que el Ministerio de Obras Públicas realizó en 1940 sobre el Problema Ferroviario.

Cuadro 1.8. Distribución por servicios del personal empleado en MZA en el año 1935, según el Ministerio de Obras Públicas

Admón. Central y Servicios Regionales	Vía y Obras	Estaciones	Trenes	Máquinas	Talleres del Recorrido	Talleres Principales	Otros	Total
3.538	7.367	10.421	2.848	2.553	4.839	1.955	703	34.224

Fuente: MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

A partir de estos primeros datos constatamos cómo, al igual que en el resto de compañías ferroviarias, los grandes servicios, Explotación (representado en el cuadro por la columna relativa a Estaciones y parte del personal de la de Trenes), Material y Tracción (que abarcaría a las columnas Máquinas, Talleres del Recorrido y Talleres Principales) y Vía y Obras concentrarían en torno al noventa por ciento de la totalidad del personal.

Cuadro 1.9. Distribución por servicios del personal empleado en MZA en el año 1935, según el AFET

Servicios	Número de empleados
Consejo, Dirección, Contencioso y Sanidad	158
Contabilidad general	115
Economato	107
Intervención y Estadística	737
Comercial	190
Eléctrico	483
Explotación	13.876
Vía y Obras	7.746
Material y Tracción	10.186
Almacenes	194
Minas	1.899
Total	35.691

Fuente: TORRE de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid.

Los datos del AFET permiten corroborar las grandes cifras relativas al empleo en esta compañía, una de las dos grandes empresas ferroviarias del período concesional. Con más de treinta y cinco mil empleados si contamos los cerca de 2.000 trabajadores que, a sueldo de la compañía, se empleaban en el coto minero de su propiedad en las Minas de la Reunión, ubicado en el entorno de las poblaciones de Villanueva del Río y Alcolea del Río en la provincia de Sevilla. Si descontáramos los datos del empleo en las Minas y nos centráramos exclusivamente en los servicios puramente ferroviarios, alcanzaríamos datos muy similares, fijando el total en torno a los 34.000 ferroviarios con una distribución por servicios muy parecida a la reflejada en el cuadro anterior⁹⁷.

La recopilación estadística elaborada para el presente estudio no nos ha permitido reconstruir un censo de trabajadores de MZA al final de la Guerra Civil. Con anterioridad ya hemos comentado que las fichas de personal elaboradas por los tribunales y juzgados depuradores de cada compañía ni son homogéneas en cuanto a la información contenida en las mismas, ni comprendieron a la totalidad de la plantilla. Este último fue el caso de MZA. Los juzgados depuradores de dicha compañía no abrieron ficha a los empleados que habían sido conceptuados como presentes en zona nacional al inicio de la sublevación militar, cuyo número se estima en torno a nueve mil. Cuestión que, en cambio, no sucedió en los casos del personal perteneciente a las compañías Norte y Oeste. Por ello no se ha podido elaborar un cuadro detallado que nos permitiera conocer de forma íntegra la distribución total de la plantilla de MZA por provincias y residencias. Sólo se ha podido llegar a ese detalle para el análisis de las casuísticas de los trabajadores recogidos en la base de datos nominal para la depuración. Esta información cuantitativa se presentará y analizará dentro del capítulo dedicado a describir el procedimiento depurador en MZA.

⁹⁷ Sobre la explotación de MZA del coto minero de la Reunión (Sevilla), véase la obra de TOMÁS GARCÍA, Luis Juan (1991). *La minería sevillana del carbón. Minas de la Reunión y la Compañía de los Ferrocarriles de MZA*. Diputación Provincial de Sevilla. Sevilla.

1.2.3. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

Andaluces se constituyó en el año 1877 cuando ya se encontraban abiertos a la explotación ferroviaria un total de 1.068 kilómetros de vía ancha en la región andaluza. La creación de la compañía se sustentó, por una parte, sobre las líneas de Sevilla-Jerez-Cádiz, de 158 kilómetros, y, por otro, por las de Córdoba-Málaga y Granada-Bobadilla de 315 kilómetros. Ambas se encontraban conectadas entre sí a través de la línea Utrera-Morón-Osuna-La Roda, de 129 kilómetros. Tras un dilatado proceso de adquisiciones de líneas y de construcción de otras, Andaluces llegaría finalmente a explotar 1.646 kilómetros y a tener presencia en nueve provincias españolas, en siete andaluzas (en todas las que componen la región menos en la provincia de Huelva) y en las de Alicante y Murcia. Finalmente, en 1936 y debido a las dificultades económicas por las que atravesaba, la compañía ferroviaria sería incautada por el Estado⁹⁸.

1.2.3.1. La evolución de los efectivos de personal en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1896-1935)

Los datos disponibles acerca de la plantilla de trabajadores de esta empresa han sido tomados del AFET, por ser ésta la única fuente que, de forma regular, fue proporcionando datos sobre sus efectivos de personal desde el año 1896, cuando inició su publicación y hasta 1935, último año en el que fue editado este anuario.

Como se puede observar a partir de los datos que figuran en el siguiente cuadro, el número total de empleados se iría incrementando a medida que las necesidades de explotación de la red explotada por Andaluces fueron creciendo. Pero estos sucesivos incrementos de efectivos de personal no serían proporcionales a la extensión de las líneas en operación. Así, a la altura de 1896 cuando se explotaban 1.068 kilómetros, que venían a representar el 64,88 por ciento del total de la red al final del período considerado, la *ratio* agente/km se situaba en 2,88. Nueve años más tarde, cuando la longitud sólo se había visto aumentado con la incorporación de quince nuevos kilómetros, la relación entre el número de agentes y la red explotada se había elevado ya hasta un coeficiente de 4,39, que venía a suponer una tasa de crecimiento acumulativo anual del orden de 4,61 por ciento. Diez años más tarde, en 1915, el número total de agentes continuaba incrementándose a una tasa de crecimiento anual del 3,99 por ciento. En este año la *ratio* agente/kilómetro experimentaría un crecimiento menor que en el decenio anterior, no obstante, ésta sería mayor que el crecimiento registrado en los kilómetros de red explotada. Esta tendencia al crecimiento se volvería a repetir a mediados de la década de 1920. Las tasas de crecimiento acumulativo anual referidas al número de agentes y a la *ratio* agente/kilómetro prácticamente triplicarían la de la red explotada que, en términos absolutos, sólo había aumentado en 44 kilómetros. Es en este último decenio, el comprendido entre 1915 y 1925, cuando había comenzado a aplicarse en ciertos servicios la jornada laboral de ocho horas tras la publicación del Decreto de 3 de abril de 1919. Este reajuste de la jornada laboral generaría necesidades de personal que tuvieron que ser cubiertas con la contratación de nuevos trabajadores. Finalmente, durante el año 1935 se registraría un nuevo crecimiento de la plantilla, aunque de menos intensidad que en los tres decenios anteriores, mientras que la red explotada se verá aumentada con la incorporación, a partir del año 1928, de las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España (en adelante Sur de España). Es por ello por lo que la *ratio* agente/km se reducirá para situarse en los 6,92.

⁹⁸ Sobre la constitución de Andaluces y su proceso de expansión, véase TEDDE DE LORCA, Pedro (1980). “La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): una empresa de transporte en la España de la Restauración”. *Investigaciones Económicas*, 12, pp. 27-76.

Cuadro 1.10. Evolución del número de agentes y de red explotada (1896-1935) en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

Años	Número total de agentes	Tasa Crecimiento acumulativo anual	Km. de vía explotada	Tasa Crecimiento acumulativo anual	Agente/Km	Tasa Crecimiento acumulativo anual
1896	3.079	-	1.068	-	2,88	-
1905	4.758	4,76	1.083	0,15	4,39	4,61
1915	6.840	3,99	1.261	1,69	5,42	2,33
1925	9.328	3,42	1.305	0,38	7,12	3,00
1935	10.976	1,80	1.646	2,57	6,97	-0,23

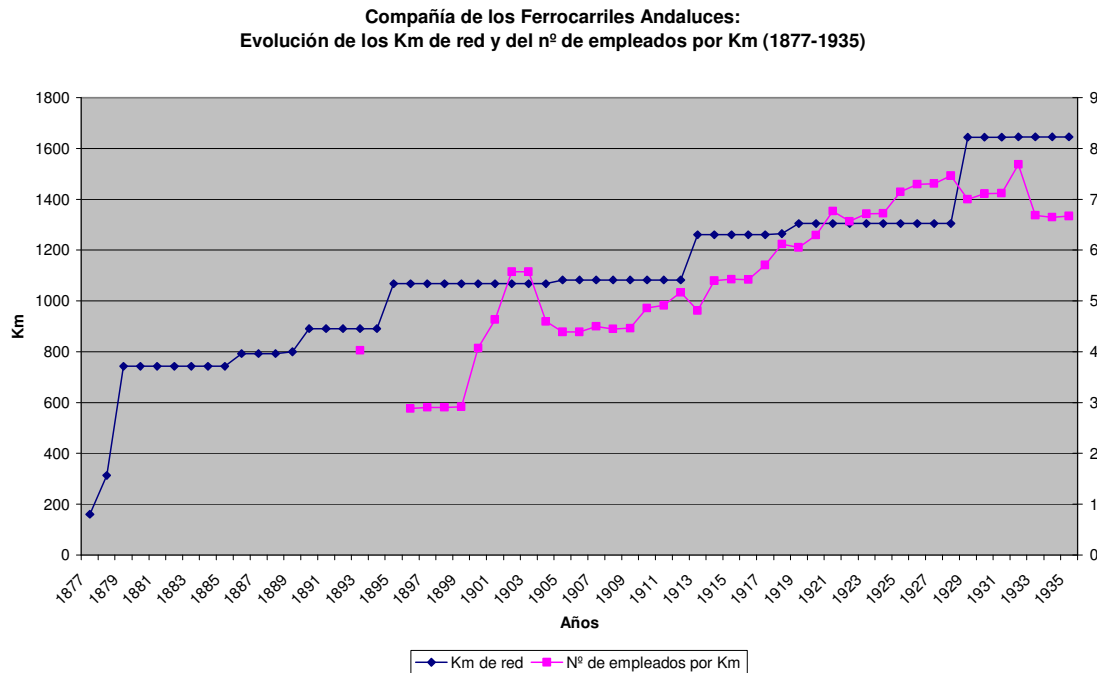
Fuente: AFET para los datos de personal y Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para los kilómetros de red explotada.

Ahora bien, la evolución que hemos presentado podemos completarla aún más si tenemos en cuenta los diferentes ritmos de crecimiento que se registraron en cada uno de los servicios. En primer lugar se ha de indicar que la gestión y explotación de la compañía presentaba el mismo esquema organizativo que ya se había puesto en práctica en las principales compañías ferroviarias, Norte y MZA⁹⁹ y que hemos presentado con anterioridad.

Los principales servicios irían incorporando a las plantillas de aquellas compañías que fueron absorbidas por Andaluces desde su creación. Los momentos más significativos se darían en el año 1913 cuando se incorporó la plantilla del Algeciras Railway, que vino a suponer además la creación de un nuevo servicio de transporte como fue el Marítimo, dado que la compañía británica adquirida poseía una flota de vapores que conectaba a la península con ciudades del norte de África. El personal adscrito al Servicio Marítimo se repartiría, a efectos contables, entre los servicios de Movimiento, Vía y Obras y Material y Tracción. El servicio de vapores sería operado por Andaluces hasta su venta en el año 1926. La segunda gran incorporación de personal se efectuaría, como ya se ha comentado, a partir de 1928 cuando se agregaron los trabajadores pertenecientes a Sur de España, compañía que hasta aquel entonces explotaba las líneas Linares-Almería y Moreda-Granada. No obstante, este proceso de integración no finalizaría hasta el año 1933.

⁹⁹ Véase VIDAL OLIVARES, Javier (1998). *Op. cit.*

Gráfico 1.3. Evolución de kilómetros de red y del número de empleados por kilómetro de vía explotada (1877-1935) en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces



Fuente: Elaboración propia a partir de AFET para los datos de personal y Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para los kilómetros de red explotada.

Si fijamos nuestra atención ahora en la evolución de estos cuatro servicios durante el periodo comprendido entre 1896 y 1935, observaremos cómo el Servicio de Vía y Obras era el que concentraba a finales del siglo XIX a un mayor número de trabajadores de la plantilla, seguido de cerca por el Servicio de Movimiento. El tercer servicio en número de trabajadores sería, a finales del siglo XIX, el de Material y Tracción. Entre los tres aglutinaban al 95 por ciento de la plantilla, mientras que el Servicio Administrativo tenía una cuota de participación del orden del cinco por ciento. Estas proporciones variarían durante el primer tercio del siglo XX.

Como se puede apreciar en el cuadro siguiente, el Servicio de Vía y Obras pasaría a ocupar al final del período el tercer lugar, por detrás de los Servicios de Movimiento y Material y Tracción, que vendrían a ser el primero y el segundo respectivamente en dotación de personal. Los motivos para este cambio habría que buscarlos más bien en los crecimientos de las plantillas de Movimiento y Material y Tracción, que fueron los ámbitos que más necesidad tuvieron de personal a raíz de la implantación en 1919 de la jornada de ocho horas¹⁰⁰, además del crecimiento progresivo del número de servicios de transporte, en especial durante dos coyunturas muy determinadas: Primera Guerra Mundial y las sucesivas campañas militares que se llevaron a cabo en el Norte de África.

El Servicio Administrativo crecería también durante este primer tercio de siglo mostrando esa tendencia a la burocratización de la compañía ferroviaria, además de ser reflejo del crecimiento y de la potenciación de departamentos, como fue el Comercial a partir de la década de 1920, coincidiendo con los primeros ensayos de estrategias de promoción turística,

¹⁰⁰ Sobre las disposiciones reglamentarias que se dictaron para la aplicación de la Jornada de ocho horas, véase MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y Datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Madrid, Tomo IV, pp. 181-200 y 211-226.

impulsadas sobre todo a raíz de la celebración en Sevilla de la Exposición Universal del año 1929.

Cuadro 1.11. Evolución del número de agentes de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces por servicios (1896-1935)

Años	A	%	Tasa Cto.	M	%	Tasa Cto.	VO	%	Tasa Cto.	MT	%	Tasa Cto.	Total	Tasa Cto.
1896	156	5,07	-	986	32,02	-	1.062	34,49	-	875	28,42	-	3.079	-
1905	373	7,84	9,12	1.625	34,15	5,44	1.660	34,89	4,88	1.100	23,12	2,53	4.758	4,28
1915	644	9,42	5,33	2.338	34,18	3,60	2.085	30,48	2,27	1.773	25,92	4,68	6.840	3,59
1925	946	10,14	3,80	3.140	33,66	2,93	2.218	23,78	0,62	3.024	32,42	5,22	9.328	3,08
1935	955	8,70	0,09	4.061	37,00	2,56	2.415	22,00	0,85	3.545	32,30	1,59	10.976	1,62

Abreviaturas: A (Administrativo), M (Movimiento), VO (Vía y Obras), MT (Material y Tracción).

Fuente: *AFET* para los datos de personal.

Otra fuente, como la elaborada por la propia compañía en plena guerra, nos permite conocer, al menos de forma parcial para los servicios de Talleres Generales, Material y Tracción y Explotación de la Red de Andaluces, la distribución de la plantilla a 18 de julio de 1936. En esta distribución se omiten los datos del personal procedente de la extinta compañía Sur de España, integrada en Andaluces en el año 1929.

Cuadro 1.12. Distribución del personal adscrito a los servicios de Talleres Generales, Material y Tracción y Explotación en la Red de Andaluces a fecha 18 de julio de 1936.

Divisiones	Dependencias	Provincias	Agentes 18/07/1936	
			Fijos	Eventuales
Talleres y Almacenes	Taller General de Málaga	Málaga	837	3
Material y Tracción	Depósito de Málaga	Málaga	438	18
Material y Tracción	Depósito de Puente Genil	Córdoba	332	18
Material y Tracción	Depósito de Cercadilla	Córdoba	376	7
Material y Tracción	Depósito de Granada	Granada	188	16
Material y Tracción	Depósito de Algeciras	Cádiz	209	6
Material y Tracción	Depósito de Utrera	Sevilla	506	17
Explotación	1ª Inspección	Málaga	592	140
Explotación	2ª Inspección	Granada	276	16
Explotación	3ª Inspección	Jaén	74	2
Explotación	4ª Inspección	Córdoba	604	14
Explotación	5ª Inspección	Sevilla	798	60
Explotación	6ª Inspección	Alicante	127	8
Explotación	7ª Inspección	Algeciras	268	16
SUBTOTALES			5.625	341
TOTALES			5.966	

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes sobre personal de las Divisiones de la Red de Andaluces a fecha 18 de julio de 1936*. Caja 210.

A esta presentación cuantitativa del personal adscrito a la compañía ferroviaria andaluza cabría añadir algunos rasgos de carácter cualitativo que permiten tener una visión más completa acerca del perfil socio-demográfico del personal de Andaluces. Para ello utilizaremos los resultados avanzados por Polo Muriel¹⁰¹, en su estudio sobre la evolución del empleo ferroviario en Andalucía, Murcia y Alicante hasta la constitución de RENFE, basado en la información estadística que aportan los Censos de Población. Las diez provincias analizadas venían a representar el 22,05 por ciento del empleo ferroviario a escala nacional, siendo las provincias de Málaga, Sevilla y Córdoba las que concentraban casi la mitad de todo el empleo de las diez provincias consideradas. En cuanto al hábitat es de destacar el peso de las capitales de provincia como lugar de residencia mayoritario para el conjunto de la población ferroviaria empleada, siendo Málaga capital la que mayor número de ferroviarios concentró al albergar la sede de la compañía Andaluces. Así las cosas, en dicha ciudad residirían el 82,85 por ciento de la población ferroviaria censada en la provincia. En cambio, por el extremo inferior destacaría el caso de la ciudad de Jaén en la que tan sólo residía el 7,59 por ciento del total de los ferroviarios que vivían en la provincia. En este caso la explicación radica en el importante peso que tenía la población de Linares en donde residían, según los datos censales, el 37,60 por ciento del total de la provincia¹⁰². Por otra parte, la edad de la plantilla se concentraba en la cohorte comprendida entre los 20 y los 39 años (con un 44,11 por ciento entre los hombres y un 53,36 por ciento entre las mujeres) siendo éste otro de los rasgos definitorios del perfil del empleado ferroviario en estas diez provincias analizadas.

1.2.3.2. La estructura organizativa de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces¹⁰³ tenía su sede principal en Madrid, en la Plaza de las Cortes, 8, mientras que su Comisión Ejecutiva se asentaba en el paseo de Gracia, 3 de Barcelona. La Dirección de la compañía se localizaba en Málaga en el Paseo de Reding, 10, en donde se concentraban las cabeceras de todos los servicios y el conjunto de órganos centrales. Dependiendo directamente de la Dirección se encontraba la División de Contabilidad General, además del propio negociado de la oficina ejecutiva, el Archivo Central y el Economato de Víveres.

El Servicio de lo Contencioso y Asuntos Sociales comprendía la División de Asuntos Sociales, la División de Almacenes y Aprovisionamientos, la División Sanitaria con gabinete central en Málaga y con secciones en Bobadilla, Antequera, Granada, Puente Genil, Almería, Utrera, Jerez de la Frontera, Córdoba, Algeciras, Gádor, Alicante, Sevilla y Guadix. De este mismo servicio dependían también la División de Tráfico, la de Intervención y Estadística, que contaba con inspecciones de contabilidad en la misma ciudad de Málaga, así como en Granada, Jaén, Córdoba, Utrera, Cádiz, Ronda, Alicante y Almería.

El Servicio de Movimiento se estructuraba a través de la División Activa de Movimiento, que además de su Oficina Central y su Inspección de Pequeño Material, ambas con sede en Málaga, contaba también con Inspecciones de Movimiento en la propia Málaga, Granada, Jaén, Córdoba, Sevilla, Alicante, Algeciras y Almería y mantenía un contacto directo con las estaciones principales y de primera clase de la red. Contaban con la consideración de estaciones principales las de Málaga, Bobadilla (Málaga), Granada, Sevilla,

¹⁰¹ Véase POLO MURIEL, Francisco (2007). *Op. cit.*

¹⁰² El Censo de 1940 es el único de los consultados que muestra información discriminada sobre profesiones de las principales poblaciones de cada provincia.

¹⁰³ La información sobre la organización administrativa de la compañía y la distribución territorial de los diferentes servicios proceden de TORRE de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid.

Jerez de la Frontera (Cádiz), Utrera (Sevilla), Puente Genil y Cercadilla (ambas en Córdoba), Cádiz, Guadix (Granada), Almería, y Alicante. Como estaciones de primera clase se consideraban las siguientes: Marchena, San Jerónimo y La Roda de Andalucía (en Sevilla), Jaén, Baeza, Linares, Espeluy y Martos (en la provincia de Jaén), Doña María y Gádor (ambas en Almería), Málaga-puerto, Antequera, Ronda y Álora (en Málaga), Cerro Muriano (Córdoba), Algeciras, San Fernando y Puerto de Santa María (en Cádiz), y Loja (Granada). Dependiendo también del mismo Servicio de Movimiento se encontraba también la División de Reclamaciones, que, con cabecera principal en Málaga, desplegaba su acción a través de sus agencias de investigaciones ubicadas en Almería, Granada, Málaga, Jaén, Ronda (Málaga), Sevilla, Granada y Córdoba

Por su parte, el Servicio de Vía y Obras se estructuraba a través de dos divisiones: Conservación y Obras Nuevas. Para la realización de los cometidos vinculados al mantenimiento de las instalaciones, la red se dividía en diferentes secciones con cabeceras en Jaén, Utrera (Sevilla), Alicante, Córdoba, Sevilla, Málaga, Algeciras (Cádiz), Granada y Almería.

El Servicio de Material y Tracción se estructuraba también por divisiones, siendo éstas las de Tracción, Material Móvil y Electricidad y Talleres. La División de Tracción contaba con depósitos de locomotoras en Málaga, Utrera (Sevilla), Algeciras (Cádiz), Puente Genil y Cercadilla (Córdoba), Alicante, Almería y Santa Fe (Almería), Granada y Guadix (Granada). Estas instalaciones se complementaban con las reservas emplazadas en Bobadilla y Ronda (Málaga), Sevilla, Marchena, y La Roda (en Sevilla), Jerez de la Frontera (Cádiz), Granada, Jaén y Baeza (ambas en Jaén). La División de Material Móvil y Electricidad comprendía también a la Inspección de Telégrafos con interventores en Córdoba, Ronda (Málaga), Almería, Granada y Sevilla. Por último, la División de Talleres se encontraba a cargo de los Talleres Generales de Málaga, ubicados en Los Prados, y del Taller de Almería.

1.2.4. La Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España

Oeste, con 1.587 kilómetros explotados, sería la última de las grandes compañías por orden de extensión. Fue constituida como tal a partir de la promulgación del Real Decreto Ley de 9 de septiembre de 1928, mediante el cual el Estado, a raíz de la grave situación económica que venían atravesando las líneas de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, procedió al rescate¹⁰⁴ de éstas y a administrar, a partir de entonces, la explotación de una red ferroviaria que unía Madrid con Lisboa, discurría por las provincias más occidentales de la actual Castilla y León, a través de las líneas de Plasencia (Cáceres) a Astorga (León), Ávila a Salamanca, Medina de Campo (Valladolid) a Salamanca y a Zamora, y accedía a la región gallega desde la población leonesa de Astorga. A la altura de 1935 su red se distribuía de la siguiente forma:

Cuadro 1.13. Relación de líneas ferroviarias explotadas por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1935

Líneas	Total Km
Monforte a Orense	45,53
Orense a Vigo	131,61
Vigo a Puerto	2,43
Guillarey a Miño (Frontera)	5,52

¹⁰⁴ Sobre las razones del rescate y las condiciones del mismo véase MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo II, pp. 111-123.

Líneas	Total Km
Redondela a Pontevedra	18,78
Pontevedra a Villagarcía (Santiago-Carril)	32,10
Santiago a Villagarcía (Pontevedra-Carril)	41,10
Ávila a Salamanca	111,32
Medina a Zamora	89,69
Betanzos Infesta-Ferrol	42,74
Ferrol-Arsenal	3,71
Plasencia-Astorga	347,52
Medina a Salamanca	76,89
Salamanca-Fuentes de Oñoro y frontera	124,93
Boadilla-Fte. San Esteban-Barca d'Alva	77,56
Arroyo a Cáceres	16,42
Madrid-Valencia de Alcántara y Frontera	410,90
TOTALES	1.578,75

Fuente: Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1935.

A la altura de 1935, además se encontraban en construcción otros 508 kilómetros más correspondientes a las líneas Bargas-Toledo, Zamora-Santiago, Santiago-Coruña y Ferrol a la base naval¹⁰⁵.

Un año antes del comienzo de la Guerra Civil, en 1935, Oeste contaba, según el estudio realizado en 1940 por el Ministerio de Obras Públicas, con una plantilla que ascendía a 7.476 empleados. Como se puede apreciar por el siguiente cuadro el grueso de estos efectivos de personal se concentraba en los Servicios de Estaciones (Movimiento), Vía y Obras y Talleres (Material y Tracción). La distribución del resto de la plantilla por los diferentes servicios, así como su evolución desde que el 1 de enero de 1929 se hizo efectivo el rescate por parte del Estado, se recoge a continuación.

Cuadro 1.14. Distribución del personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España por servicios, años 1929-1935

Años	Admón. Central	Servicios Regionales	Vía y Obras	Estaciones	Trenes	Máquinas	Talleres	Otros	TOTAL
1929	571	385	2.546	2.450	385	412	1.475	-	8.224
1930	800	265	2.304	1.702	295	318	1.067	84	6.835
1931	553	732	3.105	2.355	330	313	1.104	85	8.577
1932	823	269	2.606	1.732	300	320	1.080	90	7.220
1933	545	466	2.284	2.324	396	388	1.481	51	7.935
1934	531	372	2.459	2.323	393	388	1.382	123	7.971
1935	543	413	1.990	2.290	393	403	1.380	64	7.476

Fuente: MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

¹⁰⁵ Véase MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo II, p. 112. También en TORRE de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid, p. 71.

En esta evolución se pueden apreciar las fluctuaciones que tuvo una plantilla que de 8.224 empleados en 1929 pasaría a verse reducida al año siguiente en cerca de 1.400 trabajadores, para volver a recuperar efectivos y a sobrepasar la cifra de los 8.500 en el año 1931, ejercicio en el que se alcanzaría el máximo nivel de ocupación en Oeste durante el período que se contempla en el cuadro. Nuevamente, en 1932, volvería a sufrir una brusca contracción para situarse en los 7.220 trabajadores. Posteriormente, en los años 1933 y 1934 la plantilla volvería a crecer, alcanzando una cifra muy próxima a los 8.000 trabajadores. Finalmente, durante el año 1935, una nueva reducción, cercana al medio millar, volvería a dejar a esta plantilla en la cifra de 7.476 agentes, cifra muy cercana al valor resultante tras la recopilación estadística realizada para el estudio sobre el proceso depurador y cuyo total se eleva a 7821 empleados, cifra que se contemplará como base para cuantificar y medir los efectos que la Guerra y la posterior depuración tuvo sobre los recursos humanos de esta compañía.

1.2.4.1. La estructura organizativa de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España

La Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España¹⁰⁶ tenía su sede principal en la Estación de las Delicias, en donde también radicaba la Dirección y las Oficinas Centrales de la Explotación, que se articulaban en diferentes divisiones: Asuntos Sociales y Personal, Contencioso, Contabilidad Central y Caja, Sanidad, Movimiento, Tráfico, Reclamaciones e Investigaciones, Intervención y Estadística, Material y Tracción y Vía y Obras.

La mayor parte de estos servicios se distribuían a su vez por toda la red explotada por la compañía. Así el de Movimiento, el más nutrido en personal, se estructuraba en tres demarcaciones: Madrid, Salamanca y Vigo (Pontevedra); el de Tráfico contaría con la jefatura en Madrid y con dos Inspecciones principales en Madrid y en Vigo; Reclamaciones e Investigaciones, mantendría el mismo esquema que el anterior, aunque con sólo una inspección principal en Vigo que se apoyaría en ocho secciones con sedes en Talavera de la Reina (Toledo), Cáceres, Salamanca (que concentraría la tercera y la cuarta), Zamora, Ferrol (La Coruña), Monforte de Lemos (Lugo) y Villagarcía de Arosa (Pontevedra). La dedicada a la Intervención y a la Estadística contaba con jefatura en Madrid y con inspectores en Salamanca, Vigo y Orense y subinspectores en Plasencia y en Madrid. La División de Material y Tracción, otra de las que acogía a un porcentaje elevado del personal, distribuía sus principales instalaciones en las estaciones de Madrid Delicias, los talleres de Villaverde (Madrid), Salamanca y Vigo, y los depósitos de Arroyo-Malpartida (Cáceres), Salamanca y Vigo. Por último, la División de Vía y Obras desplegaba su acción operativa en siete secciones: Talavera de la Reina, Cáceres, Salamanca (que concentraba la tercera y la cuarta), Zamora, Orense y Vigo.

1.2.4.2. La distribución territorial de los recursos humanos de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España a la finalización de la Guerra Civil.

La recopilación estadística a la que nos hemos referido en anteriores apartados nos ha permitido conocer, al igual que en el caso de Norte, la distribución territorial de la plantilla de Oeste, así como otras variables ligadas al género, servicios a los que se encontraban adscritos y sus respectivas categorías profesionales.

¹⁰⁶ La información sobre la organización administrativa de la compañía y la distribución territorial de los diferentes servicios proceden de TORRE de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid.

Comenzando por la distribución provincial, se constata que el 56,61 por ciento de la plantilla de Oeste se distribuía, por este orden, por las provincias de Salamanca (21,92%), Pontevedra (17,44%), y Madrid (17,25%). Todas estas provincias contaban con más de 1.000 empleados, concentraban buena parte de los servicios centrales y delegaciones de la compañía y contenían las instalaciones logísticas más importantes: talleres, depósitos y estaciones centrales (Madrid, Salamanca y Vigo). La provincia de Salamanca, concentraba la mayor extensión kilométrica de toda la red de Oeste, contaba también con 70 residencias distintas entre las que destacaba la capital salmantina en la que trabajaban 1.098 empleados de Oeste, que representaban al 64,06% del total provincial. Dentro de Pontevedra sería la ciudad de Vigo, con cerca de un millar de trabajadores de Oeste residiendo en la misma, la que concentraba el mayor número de empleados de dicha provincia, concretamente el 64,52%. En cuanto a Madrid, la propia capital del Estado aglutinaba a más del ochenta por ciento de los empleados de la provincia, al estar allí localizadas las cabeceras de todas las divisiones y ser origen de la línea a Lisboa. A cierta distancia se situaba la estación de Villaverde, con 200 empleados, la mayoría de los cuales prestaban sus servicios en los talleres de la compañía que allí se situaban.

La provincia de Cáceres sería con el 10,15% la cuarta en dotación de personal y la segunda en extensión de red con 285 kilómetros de vía discurriendo dentro de sus límites administrativos. Sus 794 empleados se concentraban, por este orden, entre las estaciones de Arroyo-Malpartida, Navalmoral de la Mata, Plasencia-Empalme y Cáceres. Entre las cuatro representaban el 55,67% del total de la plantilla a nivel provincial.

Las provincias de Toledo y Zamora albergaban dotaciones muy similares de personal y vía explotada, con cerca de medio millar de trabajadores y 150 kilómetros en cada una de ellas. Como estaciones principales en ambas provincias se encontraban la de Talavera de la Reina en el caso de Toledo y la de la capital zamorana que concentraba más de la mitad de la plantilla provincial.

Las otras tres provincias gallegas por las que discurría la red de Oeste, A Coruña, Orense y Lugo contaban con el 7,93% del total de la plantilla de Oeste. Ferrol y Santiago en A Coruña, la capital orensana y la población lucense de Monforte de Lemos serían, junto con la ya mencionada Vigo y Villagarcía de Arosa, también en Pontevedra, las principales estaciones de la compañía en este extremo noroccidental de la red.

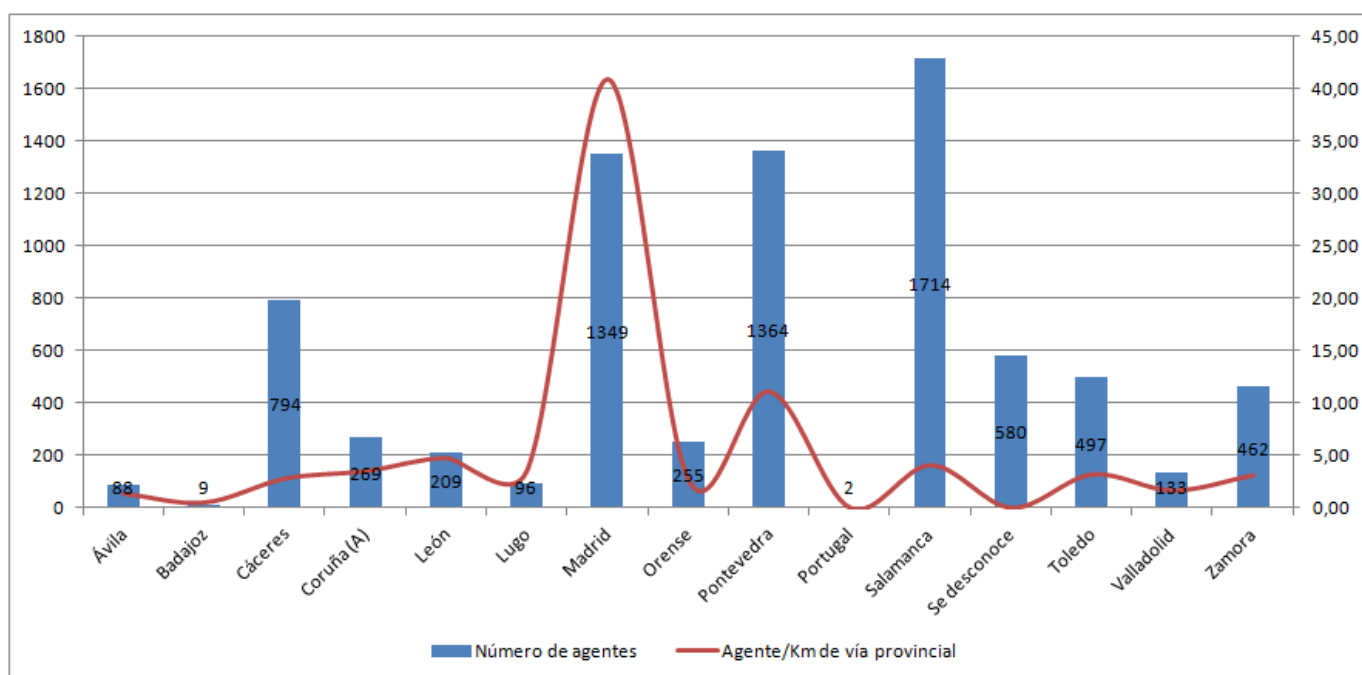
En la actual Castilla y León, las estaciones de Astorga en la provincia de León y Medina del Campo en la de Valladolid serían, junto a las ya mencionadas Salamanca y Zamora, las residencias de la red Oeste con mayor dotación de instalaciones y de personal dentro de la submeseta norte. Se hace preciso destacar la presencia, más bien testimonial, de plantilla en la provincia de Badajoz, al contar dentro de sus límites con la estación de San Vicente de Alcántara, dentro de la línea a Portugal, así como en las estaciones lusas de Marvão y Barca d'Alva en donde también existió presencia de personal destacado de Oeste para labores vinculadas al tráfico por las estaciones fronterizas de Valencia de Alcántara (Cáceres) y La Fregeneda (Salamanca).

Por último, indicar que durante la recopilación estadística realizada para esta compañía las fuentes disponibles no han permitido esclarecer más datos sobre el lugar de residencia y el servicio al que se encontraban adscritos, respectivamente, el 7,42% y el 5,45% de la plantilla total. Esta circunstancia ha impedido tener una radiografía más completa de la plantilla. No obstante, consideramos que los resultados aportados permiten tener un conocimiento bastante aproximado sobre la distribución territorial de los empleados de Oeste a la finalización de la contienda civil. En el Anexo Estadístico que complementa al presente estudio se muestra la distribución del personal de Oeste, a la altura de 1939, presentado el detalle por estaciones, apeaderos y apartaderos de la compañía, con un total de 278 residencias identificadas.

La *ratio* Agente/Km resultante en Oeste es ostensiblemente inferior a la que se ha mostrado anteriormente para el caso de Norte. Los 4,96 agentes por kilómetro de vía explotada en Oeste contrastan con los 11,04 de Norte. Estos datos vienen a mostrar que, o bien Oeste contaría con una plantilla del todo insuficiente para la explotación de su red operativa, o bien que la compañía del Norte tenía una dotación sobredimensionada con respecto a su red. Los datos resultantes en MZA y en Andaluces, con ratios respectivas de 9,30 y de 6,97 agentes por kilómetro¹⁰⁷, nos inducen a pensar que, efectivamente Oeste contaría más bien con una plantilla insuficiente en relación a las otras tres grandes compañías. La razón podría estribar en su condición de red complementaria a las de Norte y MZA, compañías con las que compartía espacio territorial en las diferentes provincias por las que transitaban sus líneas ferroviarias operativas.

En la siguiente gráfica podemos observar cómo sólo las provincias de Madrid y Pontevedra se situarían por encima de la media, obedeciendo al fuerte peso del personal técnico y administrativo que desempeñaban sus funciones tanto en la capital de España como en la ciudad de Vigo, así como en servicios logísticos tan importantes como eran los talleres de mantenimiento del parque de material.

Gráfico 1.4. Distribución provincial del empleo en la red de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1939



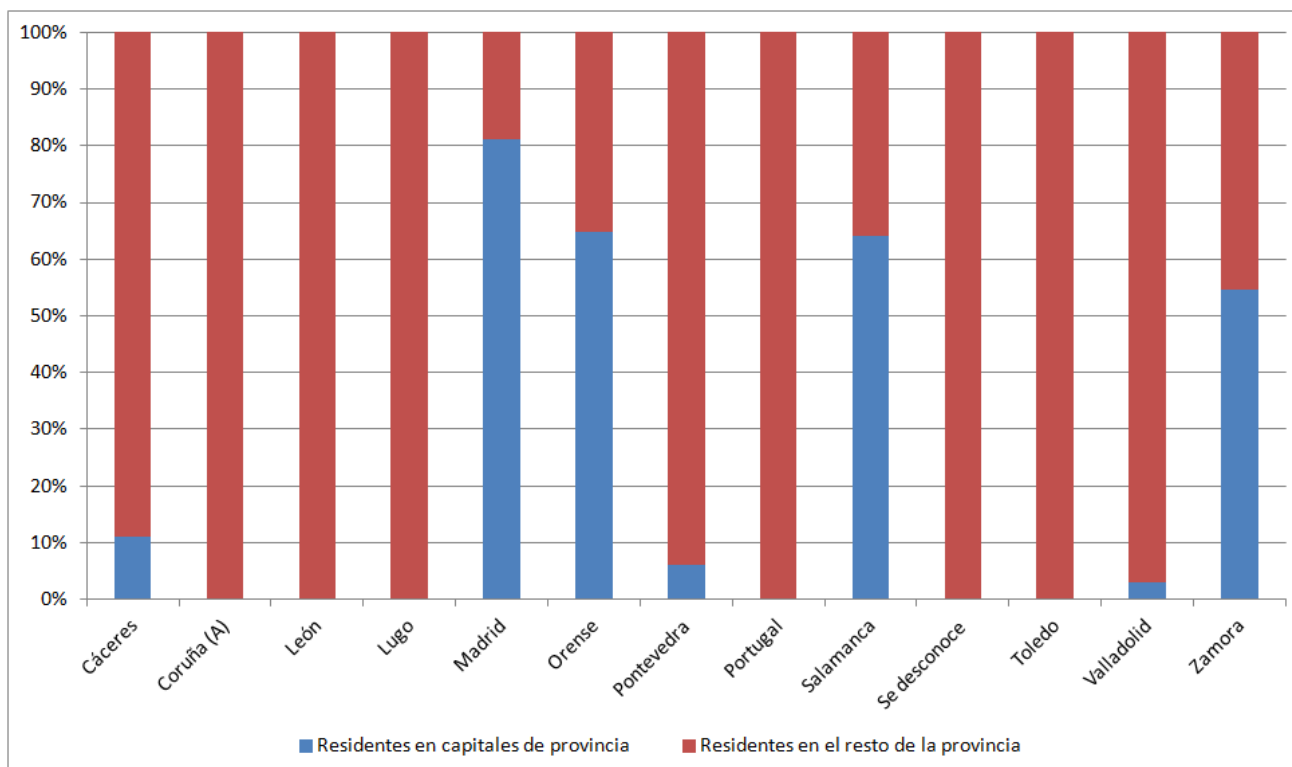
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

En cuanto al hábitat de residencia, en términos globales, sólo el 35,92% de la plantilla de Oeste vivía y prestaba servicio en capitales de provincia, mientras que el 64,08% restante lo hacía en poblaciones que no tenían ese estatus administrativo. Sólo las ciudades de Madrid, que concentraba el 81,25% de los empleados provinciales, Orense con el 64,71%, Salamanca con el 64,06% y Zamora con el 54,55%, se situaban por encima de la media. Destacar que las provincias de Orense, Salamanca, Zamora y Pontevedra serían las únicas en las que Oeste no

¹⁰⁷ Cálculos basados en los datos de longitud y número de empleados consultados para la presente investigación, los cuales proceden de las memorias de ambas compañías, del AFET y de MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, fuentes todas ellas citadas con anterioridad.

competía con redes de otras compañías. Por ello tuvo la posibilidad de acceder a dichas capitales de provincia¹⁰⁸. Este indicador nos muestra, por tanto, cómo la presencia de la red Oeste en la mayoría de las provincias se realizó en términos de complementariedad a otras redes, concretamente a Norte y MZA, cuyas líneas fueron concedidas y construídas con anterioridad a las de Oeste.

Gráfico 1.5. Distribución intraprovincial del empleo en la red de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1939

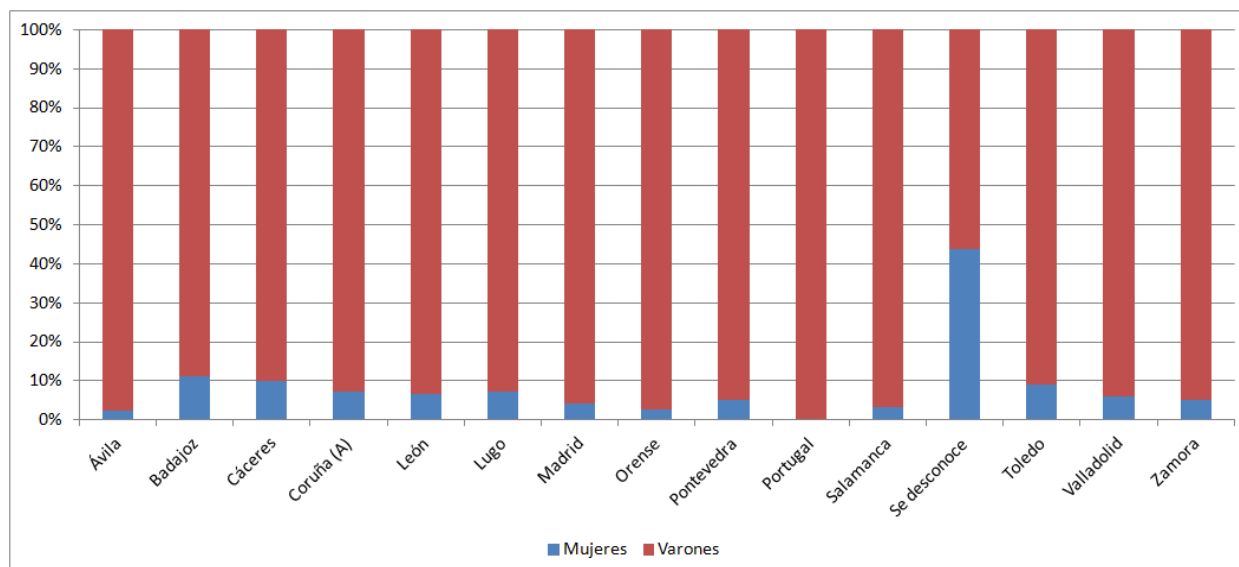


Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

A partir del trabajo de recopilación estadística realizado en Oeste se ha constatado que la presencia de mujeres fue mayor que la registrada en el caso de Norte. Los datos compilados arrojan que el 8,20% de la plantilla de Oeste eran mujeres, prácticamente tres puntos por encima que en Norte en donde la presencia de personal femenino se situó en el 5,28%. Al igual que en Norte, la mayor parte de las mujeres que se emplearon en Oeste pertenecieron al Servicio de Vía y Obras y concretamente a la categoría de guardabarreras (cargo que ocupaban el 78% del total de mujeres identificadas y que venía a representar el 22,64% de la totalidad del personal adscrito al Servicio de Vía y Obras).

¹⁰⁸ En el caso de Pontevedra, la importancia ferroviaria de la ciudad de Vigo restó relevancia a la capital de la provincia.

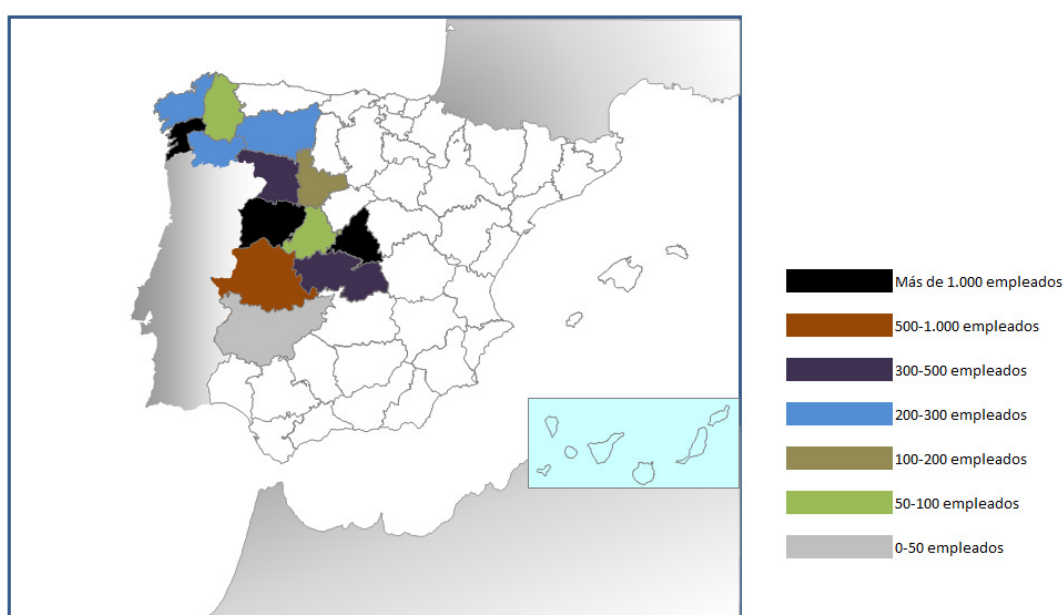
Gráfico 1.6. Distribución provincial y por género del empleo en la red de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1939



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

En cuanto a la distribución de la plantilla de Oeste por servicios, nuestra recopilación nos permite verificar cómo, nuevamente, los servicios dedicados al movimiento de trenes y estaciones (Explotación) aglutinaban al 36,53% del total de la plantilla, mientras que el 25,47% estaría representado por el Servicio de Vía y Obras y el 24,69% comprendería el total de trabajadores vinculados al de Material y Tracción, totalizando entre los tres el 86,69, seis puntos por debajo que en el caso de Norte.

Mapa 1.3. Distribución provincial de la plantilla de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1939



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

Capítulo 2. Conflictividad social y represión en las empresas ferroviarias antes del estallido de la Guerra Civil

Al igual que otros colectivos profesionales, el ferroviario sufriría también un convulso primer tercio de siglo XX. El intento de alcanzar mejoras en las condiciones laborales y en las retribuciones, sumado a las dificultades financieras que arrastraban las compañías concesionarias, circunstancias que se agravarían aún más a raíz de la coyuntura económica de la Primera Guerra Mundial, propiciaron continuos desencuentros entre la patronal y los trabajadores que desembocaron en huelgas de alcance nacional dentro de la red ferroviaria. La huelga, como reacción y signo más expresivo de la reivindicación obrera, fue uno de los recursos más utilizados por los ferroviarios para hacer valer sus derechos. Como respuesta ante estos planteamientos la patronal ferroviaria recurriría, de forma habitual, a la utilización del despido como recurso para deshacerse del personal más contestatario y conflictivo. Según Antonio Plaza, quien ha dedicado buena parte de sus investigaciones a documentar la actividad de las organizaciones sindicales surgidas en el seno de las compañías ferroviarias desde los orígenes de las mismas y hasta el estallido de la Guerra Civil¹⁰⁹, era habitual que a la finalización de una huelga y tras la reincorporación de los obreros al trabajo, la empresas decidieran quiénes podían retornar a sus empleos y cuáles no, según fuese demostrada su implicación en la huelga¹¹⁰.

El procedimiento de depuración laboral por responsabilidades políticas que se pondrá en marcha en el seno de las empresas ferroviarias durante la Guerra Civil y tras la publicación de la Ley de 10 de febrero de 1939 por la que se fijaban las normas para la depuración de los funcionarios públicos¹¹¹, no fue el único llevado a cabo dentro del ferrocarril español. Los primeros grandes procesos de represión llevados a cabo sobre el colectivo ferroviario con anterioridad a la Guerra Civil se desarrollarían, sobre todo, coincidiendo con los dos momentos de mayor conflictividad social en España: las huelgas ferroviarias anteriores a la proclamación de la Segunda República (1912 y 1917) y la de octubre de 1934, ya durante el período de gobierno de la Confederación Española de Derechas Autónomas (CEDA) y que tuvo también un importante seguimiento en determinadas zonas de la red de ferrocarriles, sobre todo en Asturias y en las cuencas mineras de la cornisa cantábrica. La escasez de fuentes no permite conocer con exactitud ni el número ni el lugar de residencia de los trabajadores que se vieron afectados por dichos procesos. Sí conocemos que todos los sancionados con la separación tuvieron la posibilidad de reingresar tras el advenimiento de la Segunda República, en abril de 1931, y, para el caso de los huelguistas de 1934, tras la victoria del Frente Popular en febrero de 1936. No obstante, el inicio de la guerra en julio de 1936 impidió que concluyeran dichos procesos de readmisión, quedando sin resolver un número de casos, de difícil cuantificación por la ya mencionada falta de fuentes.

Identificar estos procesos de selección y de depuración del personal ferroviario servirá para constatar la importancia que dieron a estos antecedentes, tanto el propio Gobierno de la República como los militares sublevados en sus respectivos decretos y leyes promulgados durante el período bélico. El conocimiento de estos antecedentes serán, en muchos casos, la clave para la resolución, positiva o negativa, de muchos de los expedientes personales de depuración que se abrieron durante y tras la Guerra Civil. Conocer por tanto este contexto

¹⁰⁹ PLAZA PLAZA, Antonio (2012). *Op. cit.*

¹¹⁰ Sobre estos procedimientos durante el primer tercio del siglo XX, véase MONTERO AROCA, Juan (1976). *Los Tribunales de Trabajo (1908-1938). Jurisdicciones Especiales y Movimiento Obrero*. Universidad de Valencia.

¹¹¹ Publicada en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO, número 45 de fecha 14 de febrero de 1939.

previo, nos ayudará a comprender el por qué de determinadas actuaciones durante el proceso depurador que hemos estudiado.

Las huelgas de 1917 y 1934, así como la que acaeció en 1912, tuvieron como consecuencia inmediata la separación del servicio de una buena parte de los trabajadores que las secundaron. Estos despidos pretendían servir de medida ejemplar, con el fin de evitar que nuevos movimientos huelguísticos se reprodujesen. Todos estos sucesos sirvieron de experiencia, tanto a empresas como a trabajadores, y permitieron poner en marcha procesos de depuración de su personal entre los primeros y estrategias de negociación, por parte de los representantes de los trabajadores, con el fin de alcanzar la readmisión de los ferroviarios despedidos. La gran diferencia entre los procesos de depuración de personal anteriores al estallido de la Guerra Civil y el que sucedió nada más empezar ésta fue que si en los primeros hubo cabida para una negociación encaminada a la readmisión en el puesto, tras la sublevación militar esa posibilidad no sería ya posible por la ilegalización y persecución de las organizaciones sindicales. En todo caso, las posibles mediaciones que se pudieron llegar a dar durante la depuración de guerra y posguerra serían sólo a nivel personal y se canalizarían a través de misivas y avales remitidos a los tribunales de depuración constituidos en las empresas, con el fin de evitar separaciones definitivas del servicio de los trabajadores expedientados.

En los siguientes epígrafes fijaremos nuestra atención en las consecuencias que sobre el personal ferroviario tuvieron los dos principales movimientos huelguísticos (1917 y 1934) que se llevaron a cabo durante el primer tercio del siglo XX. Ambos tuvieron un seguimiento masivo en algunas compañías y traerían como consecuencia inmediata, tras su culminación, la apertura, por parte de la compañía, de expedientes sancionadores a aquellos trabajadores que los acabaron secundando, siendo la separación del servicio el castigo que en mayor medida se aplicó a los expedientados¹¹².

2.1. Las consecuencias de la huelga de 1917 sobre el personal ferroviario

Las huelgas ferroviarias vividas durante el verano del año 1917 se van a producir dentro de un contexto de clara pérdida de poder adquisitivo para la población provocada por los efectos de la Gran Guerra. El encarecimiento de los precios de los productos básicos y de las materias primas, tan indispensables para el funcionamiento del ferrocarril (como lo era el carbón), provocará una situación insostenible que desembocará en movimientos huelguísticos con seguimiento en amplios sectores de la población y, por supuesto, también entre la mano de obra empleada en las compañías ferroviarias.

Como indica Plaza, el primer conato de protesta dentro del ferrocarril se producirá durante el mes de julio de 1917 en Valencia, teniendo éste, en un principio, un alcance más bien regional, si bien, como veremos, sus consecuencias serían el precipitante para un seguimiento masivo en otras redes ferroviarias, sobre todo en regiones explotadas por Norte. La huelga de Valencia, iniciada sin previo aviso en la medianoche del 18 al 19 de julio de 1917, se llevó a cabo entre el personal residente en la capital levantina y en El Grao, y fue apoyado por la totalidad del personal de Tracción y Talleres del depósito, así como por un sesenta por ciento del resto de los servicios y extendiéndose también al personal de los tranvías¹¹³.

La reacción frente a la huelga surgirá a partir de la intervención del personal perteneciente al Centro Instructivo Ferroviario de Valencia, organización de carácter sindical

¹¹² Véase PLAZA PLAZA, Antonio (2012). *Op. cit.* MUÑOZ RUBIO, Miguel (2011). *Op. cit.*

¹¹³ CEHFE. Archivo de Norte. Legajo 495.889. "Huelga de Valencia y del 10 de agosto de 1917 en las líneas de Norte". Informe del director general al comité de Madrid, de 31 de julio de 1917. En PLAZA PLAZA, Antonio (2012), pp. 199-200.

sostenida por Norte, que hará frente a los huelguistas enfrentándose a tiros con ellos y actuando en defensa de los intereses patronales, al ponerse a custodiar algunos de los edificios e instalaciones pertenecientes a la empresa. A ellos se sumarán, dos días después de iniciada la huelga ferroviaria, las fuerzas del orden, declarando el estado de guerra en la ciudad y ofreciendo al representante de la compañía la readmisión de los obreros que se presentasen, salvo los comprendidos en una relación de cuarenta y tres agentes, a los que se les consideraba especialmente responsables de la huelga y a los que se proponía detener y procesar¹¹⁴.

Plaza afirma que, el conocimiento de los nombres de los cabecillas de la huelga permite considerar la existencia de “listas negras” que contenían una relación del personal no fiel, sindicalmente sospechoso para la empresa y al que se intentaba controlar o despedir. Todo ello hace pensar, según Plaza, que la idea de actuar sobre ese colectivo laboral insurgente estaba ya decidida previamente, y que solo se esperaba el momento propicio para ejecutar la medida¹¹⁵.

Finalmente, la expulsión efectiva de cuarenta y tres agentes de la compañía en Valencia impulsó a la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (FNFE) a anunciar su decisión de ir a la huelga el 10 de agosto de 1917 si no se producía la readmisión de los agentes de Norte despedidos. Por otra parte, la negativa de la compañía a la petición expuesta contará con el respaldo del sector mayoritario del Gobierno¹¹⁶.

La huelga, declarada finalmente el 13 de agosto, fracasará al carecer de apoyo en la mayoría de los sindicatos de empresa que integraban la FNFE y entre el personal afiliado a los sindicatos de MZA, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Cáceres y Portugal (MCP) y un sector de Andaluces. Los apoyos más sólidos procedieron de las líneas de Asturias, de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zamora, Orense y Vigo (MZOV) –en Galicia-, en algunos sectores de la red Norte y en parte de las líneas servidas por la compañía Andaluces, donde estaba presente el sindicato de igual nombre. Como indica Plaza, pese a todo, la huelga ferroviaria afectó a amplias zonas del país. Los lugares donde se produjeron los mayores incidentes fueron Madrid, Barcelona, Valencia, Vizcaya y Asturias¹¹⁷, registrándose también alteraciones en otras poblaciones donde la presencia obrera era relevante, como las que se localizaban en la zona minera de Riotinto, las cuencas mineras de León, Asturias, Palencia y Cartagena; también se dejaría sentir en centros urbanos de menor entidad, como Burgos, Vitoria, Zaragoza, Sabadell, Tarrasa, etc¹¹⁸.

Declarado el estado de guerra por el Gobierno la huelga llegaría a mantenerse durante una semana. Sólo en Asturias duraría hasta el 31 de agosto. Este movimiento revolucionario fue reprimido con dureza, saldándose con un número de víctimas estimadas entre las cien y trescientas. La información aportada por la prensa estimaba también la existencia de numerosos detenidos, cifrándose en unos dos mil¹¹⁹.

El resultado del movimiento de agosto de 1917 se saldará con la derrota de las organizaciones y los partidos implicados en la acción revolucionaria. Como apunta Plaza, la FNFE quedará muy debilitada tras la expulsión de un elevado número de trabajadores, en

¹¹⁴ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), pp. 200-201. *Op. cit.*

¹¹⁵ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 201. *Op. cit.*

¹¹⁶ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), pp. 202-203. *Op. cit.*

¹¹⁷ Sobre la huelga ferroviaria de 1917 en Asturias, véase FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Jairo (2011). “Las compañías ferroviarias ante el conflicto. El rechazo de la organización sindical reivindicativa y su plasmación en Asturias (1909-1917)”, pp. 127-150. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (Ed.). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

¹¹⁸ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 203. *Op. cit.*

¹¹⁹ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 203. *Op. cit.*

torno a cinco mil¹²⁰, de los cuales más de cuatro mil pertenecían a Norte, En el caso de esta última compañía, Plaza argumenta que el desenlace de los hechos le permitió conseguir un triple beneficio: prescindir del personal más conflictivo y organizado, conseguir el hundimiento del sindicato ferroviario más poderoso y realizar al mismo tiempo una reconversión de personal, reduciendo los gastos de mano de obra, al sustituir a trabajadores que cobraban unos salarios más altos por otros que entraban como personal nuevo en la empresa y que representaban una fuerza laboral menos concienciada y politizada¹²¹.

En el siguiente cuadro, extraído de la obra de Plaza, se presenta la distribución del personal de Norte sancionado con la baja definitiva por el abandono del servicio durante la huelga de agosto de 1917¹²².

Cuadro 2.1. Personal de la Compañía del Norte no readmitido por abandono del servicio en la huelga de agosto de 1917

Departamentos	Empleados de plantilla	Empleados a jornal	Total de empleados
Explotación	1.058	1.385	2.443
Material y Tracción	282	739	1.021
Vía y Obras	1	655	656
División Comercial	3	-	3
Total	1.344	2.779	4.123

Fuente: PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 204. *Op. cit.*

Una vez conocidas las sanciones, los representantes de las organizaciones sindicales intentarán por diferentes vías la readmisión de los ferroviarios seleccionados, pero la solución sólo se alcanzará tras la proclamación de la Segunda República¹²³. En ese *interim* de aproximadamente quince años, la actividad sindical se vio maniatada por el ascenso al poder del General Primo de Rivera a partir de 1923 y hasta 1930, si bien, en el caso del Sindicato Nacional Ferroviario (SNF), su actividad resultaba tolerada por las autoridades militares, lo mismo que el resto de los sindicatos vinculados a la Unión General de Trabajadores (UGT)¹²⁴.

Las bajas producidas en las compañías a raíz del seguimiento de la huelga de 1917 serían cubiertas en parte por personal adscrito a los regimientos militares de ferrocarriles. El cese del personal militar y la readmisión de los despedidos serán las principales reivindicaciones que presentarán los sindicatos, una vez recuperadas las libertades de asociación y reunión, tras la terminación del período primorriverista.

¹²⁰ Según Plaza, la cifra de cinco mil despedidos, sumados en conjunto los afectados de las distintas compañías, puede resultar indicativa a la espera de que se localicen datos más precisos que permitan establecer un balance pormenorizado de los ferroviarios represaliados por la huelga en el conjunto de las empresas ferroviarias. En PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 204. *Op. cit.*

¹²¹ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), pp. 203-204. *Op. cit.*

¹²² PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 204. *Op. cit.*

¹²³ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 204. *Op. cit.* Otra fuente para conocer detalles sobre los reingresos de ferroviarios despedidos por su participación en huelgas anteriores a 1931 y sobre la huelga de 1934 en MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo III, pp. 211-212 y Tomo IV, pp. 331-345.

¹²⁴ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 330. *Op. cit.* Sobre el socialismo durante la dictadura de Primo de Rivera, véanse las obras de GUERRERO PÉREZ, Enrique (1978). "El socialismo en la dictadura de Primo de Rivera". En *Revista de Derecho Político*, nº 1, pp. 59-85. Así como en MORAL SANDOVAL, Enrique (1988). "El socialismo y la dictadura de Primo de Rivera". En JULIÁ DÍAZ, Santos (Coord.) (1986). *El socialismo en España: desde la fundación del PSOE hasta 1975*. Editorial Pablo Iglesias. Madrid.

El seguimiento de la huelga de 1917 en los ferrocarriles asturianos, estudiado por Jairo Fernández, es de los pocos casos regionales hasta ahora analizados. Según Fernández, la huelga fue secundada por los tranviarios de Gijón, los ferroviarios del Langreo, Vasco-Asturiano, Económicos y en la ya mencionada Compañía del Norte. Los primeros efectos de la misma se conocieron sólo cinco días después de estallar la huelga, concretamente el 18 de agosto cuando un aviso de la compañía del Langreo decretaba el despido colectivo para todos aquellos ferroviarios que habían secundado el paro. Advertía el aviso que todos aquellos que desearan ingresar de nuevo debían presentarse a la compañía, rellenar una instancia y esperar respuesta de la dirección. En el caso de Norte, sería el 13 de septiembre cuando fueron rechazados en torno a quinientos ferroviarios. En este caso el despido fue selectivo, al dejar fuera de la empresa a los más combativos, pero también a un grupo de trabajadores con un perfil de edad muy concreto, entre 28 y 35 años de servicio, encontrándose entre ellos trabajadores que no se significaban por su actividad sindical ni por haber secundado el paro. Con ello se alcanzaba un doble objetivo, eliminar a los cabecillas de la huelga y a aquellos otros trabajadores próximos a cobrar su retiro por jubilación. Según Fernández la dilación en las readmisiones y la desesperación de las familias de los despedidos fue aprovechada por Norte para hacerles firmar boletines de nuevo ingreso en la compañía, provocándose así la pérdida del tiempo anteriormente prestado a efectos de la jubilación. Las consecuencias fueron muy positivas para las arcas de la compañía, pero no así en lo referente a la seguridad del personal y de los pasajeros debido a la contratación de empleados que habían sido despedidos anteriormente por su incompetencia y que vinieron a sustituir a los expedientados por la huelga¹²⁵.

Declarada ya la Segunda República, el congreso del SNF, celebrado en Salamanca en mayo de 1931, será uno de los escenarios en donde se elevará de forma abierta esta reivindicación, así como otros problemas pendientes que también eran acuciantes, como la admisión del personal seleccionado, la mejora ya solicitada de las retribuciones mínimas, la aplicación en todos los servicios de la jornada de ocho horas, la necesidad de nacionalizar los ferrocarriles y el licenciamiento del personal militar que servía en las empresas. Las reivindicaciones se vieron reforzadas por el crecimiento en importancia e influencia de la UGT. En abril de 1931 contaba con más de trescientos mil afiliados, en donde los ferroviarios representaban el tercer sector en importancia numérica de la central socialista, después de los campesinos y los trabajadores de la construcción¹²⁶.

Pocos meses después del congreso de Salamanca se alcanzaría la readmisión de los ferroviarios despedidos por motivos sindicales y la retirada del personal ferroviario de procedencia militar. Así, el 3 de julio de 1931 fue aprobado el decreto de readmisión de los ferroviarios despedidos por su participación en las huelgas declaradas en los ferrocarriles, siendo publicado el 6 de julio en la *Gaceta de Madrid* y convirtiéndose en ley el 13 de septiembre de 1931. La ley fue complementada por nuevas órdenes, como la del Ministerio de Obras Públicas del 1 de septiembre de 1932, mediante la que se eliminaba la distinción entre las huelgas anteriores o posteriores a 1917, para tener derecho a la readmisión, y otra, del 3 de septiembre del mismo año, que disponía la readmisión o jubilación de los ferroviarios seleccionados que lo hubiesen solicitado dentro del plazo estipulado. Como indica Plaza, se cumplía así un largo anhelo y una reivindicación sentida y sufrida por la profesión ferroviaria durante quince años, y que, como ejemplo de injusticia, formó parte también durante largo tiempo de la conciencia social y la memoria colectiva de los trabajadores españoles¹²⁷.

¹²⁵ FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Jairo (2011), pp. 142-148. *Op. cit.*

¹²⁶ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), pp. 312-322. *Op. cit.*

¹²⁷ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), pp. 323-324. *Op. cit.*

Para el desarrollo del proceso de readmisión se constituyó una Comisión que estuvo integrada por un representante de la Compañía del Norte, otro de MZA, otros dos designados por el SNF y por un representante del Ministerio de Fomento, que sería el Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles y en el que recayó la Presidencia de la citada Comisión. Ésta funcionó hasta su disolución por el Ministerio de Obras Públicas mediante la Orden de 6 de septiembre de 1935¹²⁸. La Comisión había entrado por esas fechas en una fase de inactividad provocada por la huelga de 1934 y por la negativa de las compañías ferroviarias a colaborar con los representantes sindicales presentes en la misma.

No obstante, como argumenta Plaza, las compañías ferroviarias mantendrían durante este proceso de readmisión una postura obstruccionista para hacer efectivo el cumplimiento de las normas que determinaban la reincorporación de los obreros seleccionados, pese a la decisión del Estado de hacerse cargo de los costes económicos que suponía la readmisión, oponiéndose también aquellas a admitir a los seleccionados por motivos sindicales anteriores (por ejemplo, la huelga del personal madrileño de MZA en 1904). Para atender las peticiones, consultas y requerimientos de los trabajadores seleccionados, y para ayudarlos en la tramitación de sus reclamaciones, en el SNF se constituyó una comisión de seleccionados, al igual que en la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (FNIF), el sindicato anarquista. La gestión de ambas comisiones permitió que a finales de abril de 1932 de cinco mil trece solicitudes en la compañía del Norte, aproximadamente un 35% lograra la readmisión, otro 25% obtenía la jubilación, mientras que el 40% restante encontraba diversos obstáculos para la reincorporación¹²⁹.

2.2. La huelga de octubre de 1934 y sus efectos en el personal ferroviario

La segunda experiencia de depuración de personal, previa al estallido de la Guerra Civil, se encuentra relacionada con la huelga del mes de octubre de 1934. Los sucesos de 1934 impulsaron, cuando no había concluido aún la completa readmisión de los sancionados por huelgas anteriores, el inicio de un nuevo proceso de depuración en el seno de aquellas empresas que se habían visto afectadas por la huelga. Este nuevo proceso sería arbitrado a partir de la promulgación de la Orden de 16 de octubre de 1934 y del Decreto de 1 de noviembre de 1934 por los que se permitía a la patronal rescindir los contratos individuales de aquellos trabajadores que hubieran secundado huelgas declaradas como ilegales, como fue considerada la de 1934, al responder, según el Gobierno, a cuestiones ajenas al trabajo. Esta situación permitió a las compañías ferroviarias rescindir los contratos individuales de los empleados que la secundaron, aunque se delegaba en los Jurados Mixtos de Trabajo la supervisión de los motivos argumentados por las empresas. En el caso del ferrocarril algunos trabajadores que se vieron afectados por tal rescisión solicitarían el reingreso y una parte de ellos serían readmitidos, aunque con un nuevo contrato al que, no obstante y a pesar de las protestas de las empresas, se les debía aplicar las condiciones de trabajo que se hallasen en vigor, así como los pactos colectivo o acuerdos de carácter general¹³⁰.

La huelga general de 1934, como rechazo a las políticas involutivas puestas en marcha por la CEDA (tanto en las relaciones laborales como en la política y en la economía, así como las restricciones impuestas sobre las libertades públicas), desembocó en algunas zonas en un

¹²⁸ Véanse los pormenores en MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 337-338.

¹²⁹ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 328. *Op. cit.*

¹³⁰ La Orden de 25 de julio de 1935, el Decreto de 29 de agosto de 1935 y la Orden de 3 de septiembre de 1935 regularán las condiciones de los nuevos contratos establecidos con los trabajadores readmitidos. Véanse en MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 339-343.

levantamiento armado. El precipitante para este estallido revolucionario sería la decisión de Alejandro Lerroux de formar un Gobierno, el 4 de octubre de 1934, en el cual estarían presentes varios ministros en representación de la CEDA¹³¹.

La insurrección tuvo importantes apoyos en Asturias, Cataluña y en las cuencas mineras leonesa y palentina. Entre el 4 y el 19 de octubre Asturias fue escenario de duros enfrentamientos que causaron numerosas bajas. En Cataluña se prolongaría hasta el día 11, teniendo el carácter de un pronunciamiento de signo catalanista que perseguía imponer el Estado Catalán. Según Plaza, en lo que se refiere a la participación de las organizaciones ferroviarias en el movimiento de octubre de 1934, hasta el momento apenas se disponen de datos sobre la implicación y el grado de participación del SNF en el movimiento, aunque sí se conocen algunos de sus efectos. El fracaso de la insurrección de octubre tendrá como consecuencia inmediata el desmantelamiento de muchas organizaciones obreras, quedando sus locales clausurados y sus dirigentes detenidos o huidos. Las compañías tendrían ahora la oportunidad de desquitarse de las readmisiones impuestas entre 1931 y 1933, llevando a la práctica una dura represión laboral. La falta de datos precisos sobre este nuevo proceso de selección impide cuantificar la importancia de esta nueva acción represora, estimándose la cifra de seleccionados en torno al millar. Según Plaza, en un número cercano a la mitad parece que correspondieron a la primera zona, con centro en Madrid. Las sedes de las organizaciones ferroviarias, como las de los demás partidos y sindicatos que apoyaron la sublevación, serían cerradas, y su documentación y bienes incautados¹³². Para el SNF el fracaso de la huelga de 1934 repercutió negativamente en la afiliación, cuya pérdida real se estima entre el 50 y 60%, con una cifra de asociados que no superaba los veinte mil¹³³.

Durante 1935 se fue retomando poco a poco la actividad sindical y será entonces cuando las organizaciones comenzarían a plantear al Gobierno de Lerroux una solución para los obreros seleccionados por su participación en la fracasada insurrección de 1934. También, a través de la oficina jurídica del SNF, se trabajará en la revisión de los despidos y en proporcionar ayuda económica a los afectados. Al mismo tiempo se procurará convencer al Gobierno del daño que causaba el boicoteo de las compañías ferroviarias a los jurados mixtos, obstaculizando cualquier actividad negociadora. De igual modo se expusieron los inconvenientes que podían causar a los ferroviarios la reorganización del Regimiento de Ferrocarriles, con la posible reincorporación del personal militar a las compañías, tras haber logrado su salida en 1932. Finalmente, otra de las tareas emprendidas por el sindicato será la de conseguir el indulto de aquellos asociados encarcelados o juzgados con fuertes penas por los sucesos de 1934¹³⁴.

La victoria del Frente Popular en las elecciones del 16 de febrero de 1936 permitirá reanudar la política de reformas interrumpida en 1933 en relación con la situación de los ferroviarios. Así el 21 de febrero se firmaba el decreto-ley de amnistía para los delitos políticos y sociales, una medida que permitía la reposición de los ferroviarios seleccionados de 1934. Ocho días después, el 29 de febrero, se publicaría un decreto-ley del Ministerio de Trabajo mediante el cual se disponía la readmisión de todos los obreros despedidos por sus ideas o con motivo de huelgas políticas a partir de 1 de enero de 1934. Para controlar el proceso se constituirían comisiones provinciales que estudiarían, sobre todo, las indemnizaciones que las empresas estaban obligadas a pagar a los trabajadores en función de determinadas circunstancias: naturaleza del empleo, antigüedad del trabajador y cargas familiares entre otras. En el caso de los ferrocarriles se constituiría, a partir de la Orden de 6

¹³¹ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 370. *Op. cit.*

¹³² PLAZA PLAZA, Antonio (2012), pp. 371-372. *Op. cit.*

¹³³ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 374. *Op. cit.*

¹³⁴ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), pp. 373-374. *Op. cit.*

de marzo de 1936, una Comisión especial encargada de llevar a cabo la aplicación del Decreto de readmisión. Esta Comisión estaría compuesta por representantes de las principales compañías ferroviarias (Norte, MZA, Oeste y Andaluces), de los trabajadores respectivos y se encontraría presidida por el Inspector de Trabajo Antonio de la Vega¹³⁵.

La llegada al Gobierno del Frente Popular supondrá una recuperación de la afiliación. En el caso del SNF, la recuperación será progresiva a lo largo de 1935, hasta superar los treinta y cinco mil afiliados en abril de 1936, una cifra que seguirá aumentando, hasta aproximarse a los cincuenta mil asociados en las semanas previas a la insurrección de julio. Durante los meses anteriores a la sublevación militar tanto el SNF como la FNIF reivindicarán mejoras para el personal y la regularización de los seleccionados de 1934, así como la nacionalización de los ferrocarriles¹³⁶.

La actividad de esta Comisión se vería bruscamente interrumpida por el golpe de Estado de 18 de julio de 1936. De hecho, el Decreto de 29 de febrero de 1936 sería anulado por el de 21 de abril de 1938 del gobierno franquista. Mediante este nuevo decreto se mantendrían en sus empleos los trabajadores que hubieran sido readmitidos, pero quedaban sin curso todas las reclamaciones y asuntos pendientes en relación con este último proceso de readmisión impulsado por el Gobierno de la República¹³⁷.

Los procesos de readmisión y de depuración que se produjeron por tanto entre los años 1931 y 1936 y el control que las compañías ferroviarias venían desarrollando sobre sus propios empleados, en cuanto a sus filiaciones políticas y sindicales, les permitieron a éstas contar con un conjunto de experiencias que pueden ayudar a explicar cómo pudo ponerse en marcha, de forma tan rápida y sistemática, un proceso de depuración al poco de que sucediera el golpe de Estado de julio de 1936 y cuya muestra más clara la veremos en el estudio particular realizado para el presente trabajo sobre la depuración en Oeste¹³⁸.

A grandes rasgos, este era el clima de conflicto social vivido en las compañías ferroviarias con anterioridad a la sublevación militar de julio de 1936. Estos dos procesos de depuración y readmisión vividos por el colectivo de trabajadores ferroviarios a nivel nacional con anterioridad al estallido de la Guerra Civil servirán como prueba evidente de la capacidad, por parte del Estado y de las compañías ferroviarias españolas, para abordar procedimientos represivos. Con la Guerra Civil se daría pie al inicio de otro, mucho más intenso tanto en su duración como en sus efectos sobre los recursos humanos. Será esta nueva etapa la que comenzaremos a analizar en los próximos capítulos.

¹³⁵ Véanse las disposiciones en MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 343-344. Véase también PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 376. *Op. cit.*

¹³⁶ PLAZA PLAZA, Antonio (2012), p. 377. *Op. cit.*

¹³⁷ Véase MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, p. 345.

¹³⁸ Véase capítulo 4 de la presente tesis.

Capítulo 3. El estallido de la Guerra Civil y su impacto en la reorganización de la red ferroviaria. El inicio de los procesos depuradores

El estallido de la sublevación militar de 18 de julio de 1936 en la península afectó de inmediato al ferrocarril. El carácter estratégico de este medio de transporte impulsó, tanto al Gobierno de la República como a los que secundaron el golpe militar, a controlar todos los factores de producción que intervenían dentro de su explotación. Entre todos ellos, el factor humano sería uno de sus objetivos prioritarios.

El triunfo del golpe de Estado en diferentes capitales de provincia, así como su rápida extensión por los territorios en donde los sublevados encontraron más apoyos o menor resistencia, motivó que la explotación ferroviaria se dividiera en dos ámbitos, el aún controlado por la República y el ocupado por los militares sublevados, quienes pasarían a autodenominarse como Ejército de Ocupación¹³⁹.

Diferentes decretos, emitidos tanto por el Gobierno de la República como por la autoproclamada Junta de Defensa Nacional, propiciaron que, desde los primeros meses de la sublevación militar y dentro de los ámbitos territoriales que administraban, se reorganizaran ambas redes ferroviarias y se iniciaran, además, sendos procedimientos administrativos para conocer el grado de adhesión de los funcionarios y de los empleados de los servicios públicos, entre los que se encontraban, evidentemente, los ferroviarios. El objetivo no era otro que conocer el grado de compromiso con cada una de las causas ahora en confrontación y realizar, a su vez, un balance de aquellos trabajadores que se habían movilizado por una u otra parte, abandonando el servicio que hasta ese momento prestaban y huyendo de su lugar habitual de residencia hasta el territorio por el que se sentían más identificados.

La organización de la explotación, sobre todo en la parte que correspondió a las autoridades republicanas, será un ejemplo de mantenimiento *in extremis* de unos servicios ferroviarios que se vieron cada vez más cercados por el avance inexorable de las tropas franquistas. Sobre todos estos asuntos versará una parte del presente capítulo que, además, pretende mostrar la dinámica histórica por la que derivará todo el procedimiento depurador puesto en marcha por los sublevados y que comenzará, como veremos, durante los primeros meses del conflicto armado, a partir de la publicación de los primeros decretos depuradores, los cuales se verán sustituidos a partir de la pérdida de Cataluña por la República y la promulgación de la Ley de 10 de febrero de 1939 de depuración de funcionarios públicos. Todas estas disposiciones afectarán al personal empleado en las compañías ferroviarias concesionarias y serán, por tanto, de obligado cumplimiento por parte de dichas empresas, quienes constituirán para ello comisiones, juntas o juzgados depuradores, dotados de todo un aparato administrativo para la aplicación de la mencionada ley durante los últimos meses de guerra y, sobre todo, tras la conclusión de la misma.

¹³⁹ Sobre las consecuencias de la Guerra Civil en el ferrocarril véase CAYÓN GARCÍA, Francisco y MUÑOZ RUBIO, Miguel (2008). “La fractura ferroviaria de la guerra civil”. En FUENTES QUINTANA, Enrique y COMÍN COMÍN, Francisco (coords.) (2008). *Economía y economistas en la Guerra Civil*. Marcial Pons. Barcelona, Galaxia Gutenberg, Real Academia de las Ciencias Políticas y Morales. Vol. 1, pp. 601-652. Sobre las condiciones de explotación de la red ferroviaria durante la Guerra Civil, así como del resto de modos de transportes y comunicaciones, véase el trabajo de CAYÓN GARCÍA, Francisco y MUÑOZ RUBIO, Miguel (2006). “Transportes y comunicaciones”. En MARTÍNEZ RUIZ, Elena y MARTÍN ACEÑA, Pablo (Coords.) (2006). *La economía de la Guerra Civil*. Madrid, Marcial Pons, Ediciones de Historia, pp. 229-272.

3.1. Una red ferroviaria dividida

El golpe de Estado del 18 de julio de 1936 no triunfó en todo el conjunto del territorio nacional, pero sí en una buena parte de las provincias de la actual Castilla y León, Galicia, La Rioja, Navarra, Aragón, Extremadura y Andalucía Occidental. Como hemos adelantado, esta situación generó dos territorios con una red ferroviaria que se vio fragmentada por el establecimiento de las líneas de frente. La estabilidad temporal de las mismas facilitaría la explotación de circulaciones para el tránsito de refugiados, tropas, material de guerra y víveres¹⁴⁰.

La explotación de la red en régimen concesional se mantendría durante todo el período bélico, si bien sólo se mantuvo *de facto* en el lado sublevado, dado que en el territorio republicano el Gobierno decretará disposiciones encaminadas a la gestión unificada de la red, dando lugar así a la primera experiencia de gestión pública a través de la constitución de la Red Nacional de Ferrocarriles.

A 19 de julio de 1936 la red ferroviaria de Norte se encontraba dividida entre el área que comenzaría a controlar desde el primer momento el ejército sublevado y la que se encontraba aún dentro del territorio administrado por el Gobierno constitucional. Así, dentro del territorio ocupado por los sublevados, se encontraron las líneas que atravesaban por las provincias gallegas de Orense, Lugo y La Coruña, por la de León hasta La Robla, por la de Palencia hasta Alar, entre la ciudad de Ávila y Alsasua (en lo que respecta a la línea Madrid-Hendaya), entre Medina y San Rafael en Segovia, entre Alsasua y Zaragoza (en lo que se refiere a la línea hacia Barcelona) y entre Zaragoza y Canfranc, siendo éste el único acceso fronterizo con Francia, el cual cayó desde el primer momento en manos de las tropas franquistas. A este panorama de líneas bajo control de los sublevados se sumó, antes de que finalizara el año 1936, el tramo guipuzcoano, la línea entre Tudela y Tarazona y el tramo entre Tardienta y Zuera. A estos se sumarían también, en dirección a Madrid, el tramo entre Ávila y Las Navas y habría que añadir la explotación de las líneas del Ferrocarril Central de Aragón (entre Zaragoza y Teruel y Calatayud y Caminreal), que se otorgó a Norte, para su explotación y administración, tras su reorganización en el territorio ocupado por los sublevados¹⁴¹.

Cuadro 3.1. Distribución administrativa de la red de la Compañía del Norte durante la Guerra Civil

Períodos	Kilómetros explotados en territorio administrado por el Gobierno República	%	Kilómetros explotados en territorio ocupado por los sublevados	%	Total km
19-07-1936	2.159	57	1.655	43	3.814
31-12-1936	1.863	49	1.951	51	3.814
31-12-1937	1.445	38	2.369	62	3.814
31-12-1938	1.105	29	2.709	71	3.814
1-04-1939	0	0	3.814	100	3.814

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos contenidos en COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DEL HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939*.

¹⁴⁰ Sobre las consecuencias de la guerra en la capital de España véase el trabajo de GONZÁLEZ YANCI, María del Pilar (2001). *El ferrocarril en Madrid durante la Guerra Civil y el final de las compañías privadas*. Ayuntamiento de Madrid.

¹⁴¹ COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DEL HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939*.

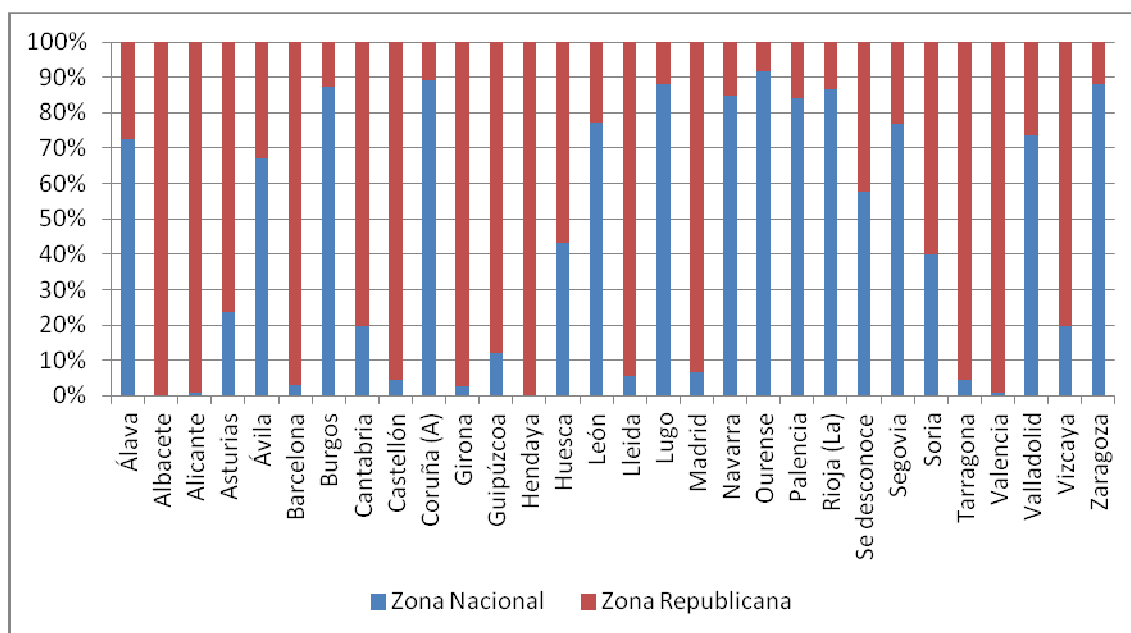
Esta distribución de la red tuvo una consecuencia clara sobre los recursos humanos de la compañía. A través de la recopilación estadística que hemos realizado a lo largo del presente estudio hemos podido establecer también la distribución del personal entre las zonas sublevada y republicana, circunstancia que será un indicador claro para explicar el alcance de la depuración franquista desde una perspectiva territorial. A continuación mostramos un cuadro que permite conocer el detalle de los efectivos de personal entre ambos territorios y el alcance provincial de huidos o desplazados a la zona contraria, el cual se puede apreciar a través del porcentaje menor resultante en cada provincia.

Cuadro 3.2. Distribución de los efectivos humanos de la Compañía del Norte durante la Guerra Civil

Provincias	Zona Sublevada	%	Zona Republicana	%	TOTAL
Álava	242	72,67	91	27,33	333
Albacete	0	0,00	11	100,00	11
Alicante	2	0,87	227	99,13	229
Asturias	649	23,58	2103	76,42	2752
Ávila	350	67,18	171	32,82	521
Barcelona	133	3,12	4125	96,88	4258
Burgos	1647	87,28	240	12,72	1887
Cantabria	248	19,82	1003	80,18	1251
Castellón	31	4,33	685	95,67	716
Coruña (A)	511	89,34	61	10,66	572
Girona	9	2,67	328	97,33	337
Guipúzcoa	209	12,19	1505	87,81	1714
Hendaya	0	0,00	7	100,00	7
Huesca	332	43,12	438	56,88	770
León	1845	77,26	543	22,74	2388
Lleida	85	5,54	1449	94,46	1534
Lugo	879	88,25	117	11,75	996
Madrid	384	6,77	5290	93,23	5674
Navarra	1064	84,98	188	15,02	1252
Ourense	89	91,75	8	8,25	97
Palencia	1156	83,95	221	16,05	1377
Rioja (La)	478	86,59	74	13,41	552
Se desconoce	45	57,69	33	42,31	78
Segovia	300	76,73	91	23,27	391
Soria	4	40,00	6	60,00	10
Tarragona	70	4,46	1501	95,54	1571
Valencia	41	1,00	4057	99,00	4098
Valladolid	3084	73,78	1096	26,22	4180
Vizcaya	149	19,50	615	80,50	764
Zaragoza	1259	88,04	171	11,96	1430
Total	15.295	36,63	26.455	63,37	41.750

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

Gráfico 3.1. Distribución de los efectivos humanos de la Compañía del Norte durante la Guerra Civil



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

Los datos porcentuales nos presentan con claridad cuáles fueron aquellas provincias en las que el golpe de Estado triunfó desde los primeros días: Álava, Ávila, Burgos, A Coruña, León, Lugo, Navarra, Ourense, Palencia, La Rioja, Segovia, Soria, Valladolid y Zaragoza. No obstante, en todas ellas existió un porcentaje de trabajadores que se vieron obligados a huir por motivos políticos ante la ocupación efectiva por parte de las tropas sublevadas, aunque dicha circunstancia, como mostraremos a través de la información extraída de los expedientes personales, no siempre fuese declarada en los interrogatorios a los que hemos tenido acceso. Sí, en cambio, solía ser declarado cuando el expedientado había pasado todo el período de guerra en territorio republicano. Es frecuente encontrar en los expedientes un argumento muy similar a éste: “No pude prestar adhesión al Glorioso Movimiento Nacional por la represión que sufría Madrid (...) Sólo pude prestar adhesión moral”¹⁴².

En el caso de MZA los sublevados se hicieron con el control de la línea entre Valladolid y Ariza y de dos secciones de la línea entre Madrid y Barcelona, concretamente entre Salinas y Quinto incluyendo la ciudad de Zaragoza. A finales de 1936 una tercera parte de la red de MZA, compuesta por los tramos ya mencionados y las líneas Mérida a Sevilla, Aljucén a Cáceres, Guadajoz a Carmona y las secciones entre Villar del Río a Huelva (de la línea Madrid a Sevilla y Huelva), Guareña a Badajoz y Parla a Villaseca (del Madrid a Badajoz) y el tramo Peñarroya a Belmez (de la línea entre Almorchón y Belmez), se encontrarían ya controladas por las tropas franquistas. Durante el año 1937, con un frente estabilizado, sólo se añadirían a esta lista 18 kilómetros entre Jadraque y Baidés (ambas en Guadalajara). A lo largo de 1938 los Comités de Explotación de MZA, constituidos en la España republicana, seguirían perdiendo red. En este caso los sublevados se harían con el control del tramo entre Quinto y Fayón de la línea Madrid-Barcelona, con el comprendido entre Valsequillo y Peñarroya de la línea entre Almorchón y Belmez y con el tramo entre Castuera y Guareña de la línea Madrid-Badajoz. Al final de 1938 los golpistas controlarían 1.435 kilómetros, que

¹⁴² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 – RS nº 280.

venían a representar el 37,26 por ciento de la red de MZA. A raíz de la caída de Barcelona, durante el mes de enero de 1939, la red catalana de MZA empezó a ser controlada por el ejército franquista. Y hasta finales del conflicto no terminarían de ser ocupadas el resto de las líneas que aún seguían bajo control de la República y que se distribuían por las provincias de Madrid, Cuenca, Ciudad Real, Badajoz, Alicante, Murcia y Jaén¹⁴³.

Cuadro 3.3. Evolución y distribución de los kilómetros de red de MZA durante el período de Guerra Civil

Períodos	Kilómetros explotados en territorio administrado por el Gobierno de la República	%	Kilómetros explotados en territorio ocupado por los sublevados	%	Total km
18-07-1936	3.184	87	472	13	3.656
31-12-1936	2.432	67	1.224	33	3.656
31-12-1937	2.414	66	1.242	34	3.656
31-12-1938	2.221	61	1.435	39	3.656
01-04-1939	0	0	3.656	100	3.656

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos contenidos en COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1940). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 31 de mayo de 1939.*

Por su parte, la red de Andaluces también se encontraría dividida en dos zonas durante la práctica totalidad del conflicto, quedando en manos del Gobierno de la República, hasta el final de la Guerra, el extremo oriental de Andalucía. El siguiente cuadro nos permite mostrar el impacto de la sublevación militar en las principales dependencias de la compañía, destacando los Talleres Generales de Málaga y su depósito como los principales núcleos en donde el inicio de la guerra provocaría las primeras deserciones y abandonos del servicio. Le seguirían los depósitos de Puente Genil y Cercadilla en la provincia de Córdoba, mientras que en los de Granada, Algeciras y, sobre todo, Utrera el impacto en la plantilla fue más bien mínimo. En cuanto a las estaciones, las pertenecientes a las inspecciones de Málaga y Córdoba serían nuevamente las que en mayor medida sintieron el inicio del conflicto.

Cuadro 3.4. Distribución de la plantilla en los principales núcleos de Andaluces y repercusión en la misma tras el inicio del conflicto

Divisiones	Dependencias	Provincias	Agentes 18/07/1936		Agentes 18/07/1936		
			Fijos	Eventuales	Separados o huidos	Fallecidos	Jubilados
Talleres y Almacenes	Talleres Generales	Málaga	837	3	307	25	3
Material y Tracción	Depósito de Málaga	Málaga	438	18	198	9	-
Material y Tracción	Depósito de Puente Genil	Córdoba	332	18	185	15	-
Material y Tracción	Depósito de Cercadilla	Córdoba	376	7	106	5	-
Material y Tracción	Depósito de Granada	Granada	188	16	35	-	-
Material y	Depósito de	Cádiz	209	6	46	5	-

¹⁴³ MZA, *Memoria de los ejercicios 1936-1939.*

Divisiones	Dependencias	Provincias	Agentes 18/07/1936		Agentes 18/07/1936		
			Fijos	Eventuales	Separados o huidos	Fallecidos	Jubilados
Tracción	Algeciras						
Material y Tracción	Depósito de Utrera	Sevilla	506	17	45	21	-
Explotación	1ª Inspección	Málaga	592	140	213	9	-
Explotación	2ª Inspección	Granada	276	16	55	6	-
Explotación	3ª Inspección	Jaén	74	2	26	-	-
Explotación	4ª Inspección	Córdoba	604	14	283	10	-
Explotación	5ª Inspección	Sevilla	798	60	91	11	-
Explotación	6ª Inspección	Alicante	127	8	17	1	-
Explotación	7ª Inspección	Algeciras	268	16	100	6	-
SUTOTALES			5.625	341	1.707	123	3
TOTALES			5.966		1.833		

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes sobre personal de las Divisiones de la Red de Andaluces a fecha 18 de julio de 1936*. Caja 210.

A finales del mes de julio de 1936 casi toda la red ferroviaria de Oeste se encontraría dentro del territorio en poder de los sublevados. Sólo el tramo comprendido entre la estación cacereña de Navalmoral de la Mata y Madrid-Delicias seguiría aún en territorio controlado por el Gobierno de la República. No obstante, desde los primeros días del golpe, se constituyeron diversos focos de resistencia. Entre los días 19 y 28 de julio se desarrollaron, en las principales estaciones de la Red de Oeste, diversas jornadas de huelga en respuesta a la sublevación militar. Estos fueron los casos de Salamanca, Vigo, El Ferrol y Monforte de Lemos¹⁴⁴. También en algunos enclaves ferroviarios de la provincia de Cáceres, como Plasencia-Empalme, Arroyo-Malpartida y Navalmoral de la Mata, se organizaron comités para asumir la explotación y hacer frente al avance del ejército sublevado. No obstante, estos últimos sucumbieron, entre los días 18 y 21 de julio, ante el avance del autoproclamado ejército nacional. Del conjunto de líneas de Oeste, sólo el tramo ferroviario comprendido entre Navalmoral de la Mata y Leganés, que recibirá la denominación de Sector de Operaciones, será, por su proximidad al frente de Madrid, el que reciba una especial atención por parte de la compañía. Este sector, cuyos centros principales fueron las estaciones de Navalmoral de la Mata, Talavera de la Reina y Villaluenga, sería ocupado íntegramente por el ejército de Franco entre finales de 1937 y comienzos de 1938 y quedaría desprovisto de personal al huir la mayoría del mismo hacia Madrid con la retirada de las tropas republicanas. Por ese motivo la compañía se vio en la necesidad de enviar a este sector a personal de otros destinos y, no sólo de la compañía explotadora, sino también de otras empresas ferroviarias.

A través del siguiente cuadro y gráfica se muestra cómo se distribuyó el personal de Oeste entre las zonas sublevada y republicana. Se observa cómo fueron sólo las provincias de Madrid y Toledo las que aglutinaron la mayor parte de su personal en zona republicana. En el resto de provincias también se registró un abandono desde la zona sublevada hacia dichas provincias y, sobre todo, hacia Madrid capital en donde se concentraron buena parte de los ferroviarios de Oeste que no simpatizaron con la sublevación franquista. En total, el 59,02% de los ferroviarios de Oeste se mantuvieron en zona nacional y el 40,98% restante en zona republicana.

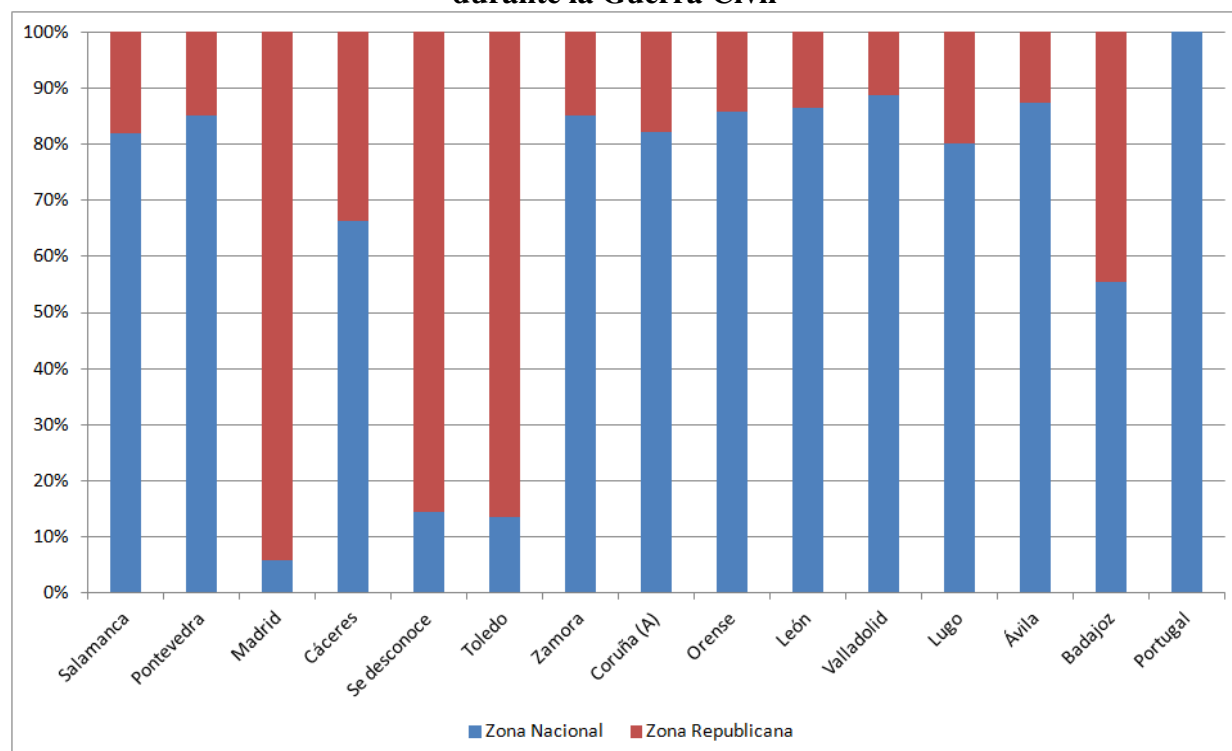
¹⁴⁴ Sobre la Guerra Civil en Galicia, véase FERNÁNDEZ, Carlos (2000). *Alzamiento y guerra civil en Galicia: (1936-1939)*. A Coruña, Edición do Castro.

Cuadro 3.5. Distribución de los efectivos humanos de la Compañía del Oeste durante la Guerra Civil

Provincias	Zona Sublevada	%	Zona Republicana	%	Total
Ávila	77	87,50	11	12,50	88
Badajoz	5	55,56	4	44,44	9
Cáceres	527	66,37	267	33,63	794
Coruña (A)	221	82,16	48	17,84	269
León	181	86,60	28	13,40	209
Lugo	77	80,21	19	19,79	96
Madrid	79	5,86	1270	94,14	1349
Orense	219	85,88	36	14,12	255
Pontevedra	1162	85,19	202	14,81	1364
Portugal	2	100,00	0	0,00	2
Salamanca	1404	81,91	310	18,09	1714
Se desconoce	84	14,48	496	85,52	580
Toledo	67	13,48	430	86,52	497
Valladolid	118	88,72	15	11,28	133
Zamora	393	85,06	69	14,94	462
Total	4616	59,02	3205	40,98	7821

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

Gráfico 3.2. Distribución de los efectivos humanos de la Compañía del Oeste durante la Guerra Civil



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

3.1.1. La reorganización de la red republicana

La sublevación del 18 de julio de 1936 tardaría unos diez días en consolidarse en aquellas provincias y ciudades que hemos venido mencionando. Los ferroviarios que se opusieron a las guarniciones militares sublevadas, que ocuparon estaciones e instalaciones ferroviarias, dejaron de acudir a sus puestos de trabajo. En algunas ciudades mantuvieron esta actitud hasta finales del mes de julio y algunos trabajadores sólo regresarían a sus puestos obligados por el bando de guerra dictado por las nuevas autoridades militares; otros, en cambio, no volverían a incorporarse jamás a sus puestos al ser detenidos por las tropas del ejército sublevado. En ese estado de cosas las autoridades republicanas se vieron obligadas a tomar determinadas decisiones de carácter general, con el fin de sancionar a aquellos funcionarios que manifestaron un apoyo decidido a los sublevados¹⁴⁵.

Así, la Presidencia del Consejo de Ministros de la República, a través del decreto de 21 de julio de 1936, dispuso “la cesantía de todos los empleados que hubieran tenido participación en el movimiento subversivo o fueran notoriamente enemigos del régimen, cualquiera que fuese el cuerpo al que perteneciesen, la forma de su ingreso y la función que desempeñen, ya se trate de funcionarios del Estado o de empleados de organismos o empresas administradoras de monopolios o servicios públicos”. Esta disposición, según Alejandro García, se reveló precipitada al no esbozar el procedimiento para determinar de modo urgente quiénes y en qué grado participaban de las ideas facciosas o habían demostrado con la notoriedad requerida su enfrentamiento a la República. Por ello, a través de un decreto posterior, fechado el 27 de septiembre de 1936, optó por una fórmula más radical al declarar suspendidos en sus derechos a todos los funcionarios y, a partir de ahí, permitir que en el plazo de un mes todos los afectados que lo desearan pudieran solicitar su reingreso aportando los documentos que avalaran su petición¹⁴⁶.

Según el Decreto republicano, todos los funcionarios tenían que someterse al trámite de solicitar, mediante una instancia dirigida al ministro correspondiente, el reingreso en su situación anterior, acompañada de un cuestionario debidamente contestado que debería aportar los suficientes datos probatorios de la conducta del cesado, en función de los cuales el Ministro resolvería declarando el reintegro provisional al servicio activo, en el mejor de los casos, o la situación de disponible gubernativo, la jubilación forzosa o la separación definitiva del servicio. En tanto llegara esta resolución, podrían seguir desempeñando sus servicios y percibiendo sus haberes, si bien su situación sería la de interino¹⁴⁷.

Entre ambos decretos, el de 21 de julio y el de 27 de septiembre, el Gobierno de la República pondrá en marcha una reorganización administrativa de su red ferroviaria, que le

¹⁴⁵ Una reflexión sobre los trabajos que se habían escrito en torno a dicha temática la encontramos en LEDESMA VERA, José Luis (2002). “El lastre de un pasado incautado: (ab)uso político, memoria e historiografía de la represión republicana”. En FORCADELL, Carlos; FRÍAS, Carmen y otros (2002). *Usos públicos de la Historia*. VI Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, vol. 1, pp. 140-155. Zaragoza. Una última aportación de este mismo autor se encuentra en LEDESMA VERA, José Luis (2010). “Una retaguardia al rojo: las violencias en la zona republicana”. En ESPINOSA MAESTRE, Francisco (2010). *Violencia roja y azul. España, 1936-1950*. Barcelona. Ed. Crítica, pp. 152-250. Otros trabajos sobre la denominada depuración republicana, véanse BARRUSO BARÉS, Pedro (2007). “La represión en las zonas republicana y franquista del País Vasco durante la Guerra Civil”. En *Historia Contemporánea*, nº 35, pp. 653-681. ÁLVAREZ GARCÍA, María Concepción (2011). “La depuración republicana en Asturias: el caso de la Escuela de Altos Estudios Mercantiles de Gijón (1936-1937)”. En *Revista Miscelánea de Investigación*, nº 24, pp. 147-158.

¹⁴⁶ ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). Op. cit., pp.15-16.

¹⁴⁷ Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de 27 de septiembre de 1936 –Gaceta del 28 de septiembre de 1936, complementado con la documentación de la orden del 29 de septiembre, publicada en la Gaceta del 30 de septiembre de 1936. En ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). Op. cit., pp. 21-22

permitiría explotar las líneas que quedaban dentro del territorio que todavía controlaban militar y administrativamente. Lo hicieron con cierta celeridad. Para ello, con fecha 3 de agosto de 1936, se publicaría un decreto del Ministerio de Obras Públicas mediante el cual sería el propio Estado quien se haría cargo, de forma provisional, de la explotación unificada de las líneas que tenían las grandes compañías ferroviarias dentro de territorio republicano.

Para desarrollar la gestión se constituyó un Comité de Explotación de Ferrocarriles compuesto por doce Vocales: tres en representación del Ministerio de Obras Públicas, dos del Ministerio de Hacienda, uno del Ministerio de Industria y Comercio y seis representantes de los trabajadores ferroviarios, que serían designados a partes iguales por las dos únicas organizaciones nacionales ferroviarias (Federación Nacional de la Industria Ferroviaria y Sindicato Nacional Ferroviario). Este comité asumiría todas las facultades y competencias de los Consejos de Administración de las compañías, quedando éstos y sus componentes, además del personal directivo, con sus funciones suspendidas hasta que se resolviera su situación definitiva. Desde finales de julio de 1936 se fue procediendo a la incautación de las cuatro grandes líneas ferroviarias: Norte, MZA, Oeste y Central de Aragón, constituyendo así una sola red. La reorganización se completó con la constitución de seis Comités Centrales de Control, uno para cada una de las principales redes: MZA (Madrid), NORTE (Madrid), Oeste (Madrid), Andaluces (Málaga), Central de Aragón (Valencia) y otro en Barcelona para toda Cataluña, al concentrarse en dicha región diversas redes ferroviarias. Todos ellos tendrían una relación directa con el Comité de Explotación y controlarían la actuación de todos los comités de ellos dependientes, a los que también debían dar las debidas instrucciones. Al igual que el resto de comités debían llevar el control del personal, recoger todas las iniciativas de los comités inferiores con el fin de elevarlas al Comité de Explotación¹⁴⁸.

Los comités centrales de cada empresa estarían compuestos por cinco vocales, uno en representación de cada servicio (Movimiento-estaciones, vía y obras, oficinas, tracción y talleres), elegidos de forma democrática por todos los afiliados a cada servicio, sin distinción de clase y oficio. Todos estos comités tenían como misión principal vigilar estrechamente la explotación del ferrocarril para que fuese lo más eficiente para el Gobierno de la República, evitando que las empresas o sus dirigentes la sabotearan, y capacitarlas para poder en su día implantar con éxito la nacionalización o colectivización de las líneas. Por ello debían de conocer todas las órdenes y disposiciones que emanaban de las direcciones y jefaturas y oponerse al cumplimiento de éstas, siempre que se considerasen perjudiciales a la causa republicana, procediendo acto seguido a detener al autor de las mismas. Además debían procurar investigar si entre los agentes o empleados, sin distinción de clase o categoría de la compañía, se encontraban quienes, por su actuación anterior o actual, se les consideraba desafectos al régimen republicano, procediendo a confeccionar una relación de estos con los datos exactos que probasen la desafección indicada, la cual debía de ser enviada al Comité de Zona, para que esta la remitiera al Ministro de Obras Públicas al objeto de que este último, de acuerdo con las disposiciones dictadas, procediera a su destitución. Por otra parte debían de proceder, previo informe, a proponer a las compañías cuantas iniciativas se les ocurriese en beneficio de la explotación de la línea, tanto en su faceta de gestión económica como en la del tráfico. Para ello debían de recoger las observaciones e iniciativas que pudieran recibir del personal o de los diferentes comités de control que se fueron constituyendo. En este sentido se

¹⁴⁸ CDMH. P.S. Barcelona 513: Sindicato Nacional Ferroviario. *Memoria correspondiente al período comprendido entre el 1 de mayo de 1936 a 30 de junio de 1937, que presenta la Comisión Ejecutiva del mencionado organismo para su examen por el Comité nacional, que se celebrará en Valencia, calle de Buenos Aires, número 2, durante los días 27, 28 y 29 de julio del corriente año.* P. 14.

constituyeron comités de estación, locales, de servicio o taller, y de demarcación o regionales¹⁴⁹.

Los comités de estación debían resolver, dentro de su reducido marco de acción, aquellas incidencias que surgiesen entre el personal y tendrían una relación directa con el Comité de Demarcación o regional, de quien recibirían todas las instrucciones y a quien enviarían todas las propuestas e iniciativas. Los comités locales se crearían en aquellas estaciones que, por su importancia estratégica y por la variedad de los servicios que desarrollaban en ellas, así lo aconsejaban. Tenían funciones similares a los comités de estación, pero contaban con un marco de acción más amplio, ya que debían de proceder a la constitución de comités en los distintos servicios de la estación. Los comités de Servicio o Taller desempeñarían una función de control y vigilancia de las actividades del personal y jefatura del Servicio o Taller. Debían cumplir con todas aquellas medidas que emanasen del Comité de Explotación y tendrían una relación directa con los comités locales, de demarcación o centrales. Como el resto de comités estaban obligados a remitir todas las propuestas que redundasen en beneficio de la explotación y del personal, siempre que se demostrase que se había procedido de una manera democrática. Los comités de Demarcación o regionales debían de crearse en lugares que contasen con numerosos servicios y personal y que tuviesen por tanto una gran importancia ferroviaria. Tendrían las facultades ejecutivas y de resolución que tenían los desaparecidos consejos de administración y las direcciones. Los jefes de servicio estarían al frente de sus respectivas áreas, debiendo despachar con la sección correspondiente del Comité de Explotación en aquellos asuntos que rebasaban el marco de sus atribuciones.

El 27 de diciembre de 1936 se publicaría en la *Gaceta de la República* otro decreto por el cual el Estado se incautó de los ferrocarriles de pequeña longitud, distribuyéndolos para su explotación, aunque con carácter provisional, entre el Comité de Explotación, las Comisaría de Ferrocarriles y la Jefatura de Explotación de los Ferrocarriles del Estado¹⁵⁰.

Los ferrocarriles comprendidos en territorios con competencias atribuidas a gobiernos autónomos, como lo era el Gobierno Vasco, contaron con sus propias disposiciones, encaminadas también a la gestión de estos ferrocarriles en estado de guerra declarada. En el caso particular del Ferrocarril de Bilbao a Lezama, a partir del Decreto de 27 de octubre de 1936 del Departamento de Obras Públicas del Gobierno Vasco, se constituyó el Consejo Central de Explotación de dicha compañía, con el fin de reorganizar los servicios y realizar una eficiente explotación. En este caso, el director gerente de la compañía seguiría prestando servicio para el mencionado consejo¹⁵¹.

Entre otras medidas, el Gobierno Vasco crearía, también por decreto de fecha 26 de octubre de 1936, el Cuerpo Especial de Vigilancia y Policía de Ferrocarriles, que tenía como misión hacer cumplir la legislación ferroviaria en las estaciones y en los trenes en ruta. Estaban considerados como agentes de autoridad. Este cuerpo de vigilancia estaría constituido por ferroviarios en activo, cuyos sueldos eran abonados por las compañías a las que pertenecían¹⁵².

La vigilancia en el resto de la red ferroviaria nacional quedaba también garantizada por el Cuerpo de Investigación y Vigilancia perteneciente a la Dirección General de Seguridad, dentro de la División de Ferrocarriles. A fecha 3 de marzo de 1937 y dependientes del

¹⁴⁹ CDMH. P.S. Santander 464: *Normas generales para el funcionamiento de los comités de control de los ferrocarriles emplazados en la sexta zona del Sindicato Nacional Ferroviario. Aprobadas con fecha 3 de octubre de 1936.*

¹⁵⁰ CDMH. P.S. Barcelona 513: *Sindicato Nacional Ferroviario. Memoria correspondiente al período comprendido entre el 1 de mayo de 1936 a 30 de junio de 1937...*, p. 14. Doc. cit.

¹⁵¹ CDMH. P.S. Santander 473: "A los compañeros del Ferrocarril de Bilbao a Lezama".

¹⁵² CDMH. P.S. Santander 473: "A los compañeros... Doc. cit.

Comisario Jefe de Valencia, existía una dotación de 129 funcionarios adscritos al servicio móvil, que se distribuían entre Valencia con 77 efectivos, Madrid con 19 y Alcázar de San Juan con 34¹⁵³.

Estos cuerpos de investigación servirían de apoyo a la labor que empezarían a desarrollar los comités de explotación, que como hemos indicado anteriormente tenían entre sus funciones elaborar listados de ferroviarios no simpatizantes con la causa republicana. Los Comités de Explotación servirían también para establecer ciertos límites a la labor de selección del personal desafecto con la República realizada en los diferentes ferrocarriles, según hemos podido conocer a través las diferentes circulares que sobre esta materia publicaron los referidos comités.

A los primeros ceses de los directivos y jefes de las cuatro principales compañías ferroviarias incautadas, les seguirían otros aprobados y ratificados por los Comités de Explotación existentes en cada empresa ferroviaria. La mayoría de los miembros de las cúpulas directivas de las compañías ferroviarias con sede en Madrid abandonaron sus puestos y se establecieron en aquellas ciudades en las que la sublevación militar se había consolidado, como fue el caso de Valladolid. Otros empleados que secundaron el golpe de Estado también hicieron lo propio. La desertión del puesto de trabajo obligó a los comités de explotación a declarar públicamente la separación forzosa del servicio de todo aquel ferroviario que lo hubiera abandonado por adherirse a la asonada militar. Por tanto, los distintos comités de explotación de ferrocarriles comenzaron a dictar sanciones a aquellos ferroviarios que demostraron su desafección al Gobierno de la República y su apoyo al golpe de estado¹⁵⁴. Entre las sanciones más comúnmente adoptadas por el Comité se encontrarían las de traslado de residencia, rebaja de categoría, las suspensiones temporales de empleo y sueldo y la rebaja del salario¹⁵⁵. No obstante, a raíz de la publicación, el 7 de enero de 1937, de la Circular número 22 se recomendaría a todos los Comités Centrales que a partir de dicha fecha se abstuvieran de imponer sanciones de rebaja de sueldo que supusieran que el haber a percibir por el trabajador fuera inferior al jornal de 10 pesetas establecido por el Comité durante los primeros meses de Guerra. Así mismo, se ordenó que aquellos sancionados que percibieran un jornal inferior a las 10 pesetas pasaran a recibir ese mismo sueldo como mínimo diario y que no se utilizara el contexto de la guerra para amonestar a trabajadores de forma indiscriminada, sin pruebas fehacientes, y para dirimir rencillas de carácter personal¹⁵⁶.

Los motivos que buscaron los comités de control para proponer y decretar separaciones del servicio y sanciones no sólo se centraron en la actuación de determinados trabajadores durante los primeros días de la sublevación. Según hemos podido estudiar a través de determinados informes que han llegado hasta nuestros días, conocemos que se consideró como razón suficiente el sólo hecho de encontrarse afiliado o ser simpatizantes de partidos de derecha, pero además se tuvieron en cuenta otros detalles de la trayectoria profesional del empleado. Así figura, por ejemplo, en un informe que remitía el Comité de Control de los Ferrocarriles Vascongados al Consejero de Obras Públicas del Gobierno Provisional de Euskadi, con fecha 6 de noviembre de 1936, solicitando la separación de dichos ferrocarriles de los empleados que figuraban en una relación adjunta. Según la misiva todos ellos eran desafectos al régimen republicano y como se indicaba en el pormenor que daban de cada uno de ellos, “eran elementos afiliados o simpatizantes de partidos de derecha”, entendiendo que “su permanencia en el servicio podía ser perturbadora para la buena marcha de la lucha

¹⁵³ CDMH. P.S. Madrid 508 (1): *Relación de funcionarios del Cuerpo de Investigación y Vigilancia afectos a la División de Ferrocarriles en los Destacamentos de Valencia, Alcázar y Madrid*.

¹⁵⁴ COMITÉ DE EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES, Circular número 5, de fecha 23 de agosto de 1936.

¹⁵⁵ COMITÉ DE EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES, Circular número 12, de fecha 18 de septiembre de 1936.

¹⁵⁶ COMITÉ DE EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES, Circular número 22, de fecha 7 de enero de 1937.

antifascista, en cuanto que la industria se hallaba al servicio de la misma” (sic). En la relación figuran cincuenta y seis empleados de todas las categorías, entre los que se encontraban tanto el director como el subdirector de la compañía, Julio Igartua y Perla y Luis Soláun e Igartua, respectivamente. Llamán la atención los calificativos que profieren sobre ellos y la relación de hechos y acciones que se les imputan. En el caso del Director se dice que, aunque su filiación política era desconocida, su “actuación para con el obrero había sido siempre sádica”. Sacaban a colación en el breve informe que hacían de él que, ya en 1911, había expulsado “a más de cien ferroviarios por el solo hecho de pertenecer al Círculo Liberal de Durango”. También que en el año 1924 llegó a expulsar a toda la directiva del Consejo Obrero del Sindicato Nacional Ferroviario y a otra parte de los organizados en dicho sindicato, sancionando también a un buen número de afiliados con descuentos de veinte y treinta días de haber. Consideraban que la permanencia del citado director en el ferrocarril era un insulto a los empleados del mismo. En cuanto al subdirector, Luis Soláun e Igartua (sobrino del anterior), su actuación era considerada como enemiga irreconciliable contra el obrero. En el perfil le describen como “el verdadero hijo de San Ignacio”, resaltando así el recelo hacia la congregación jesuita. El informe indicaba también que a raíz de los sucesos de octubre de 1934 llegó a expulsar a unos y a sancionar a otros sólo por el hecho de haber participado en la huelga. Se le consideraba repudiado por todos y su presencia en la compañía se le consideraba peligrosísima. Se aducía también que, por motivos de persecución al obrero, fue expulsado con anterioridad de la fábrica de Babcock and Wilcox de Bilbao. Además de los dos principales gestores de la compañía en la lista figuraban también tres jefes de servicio (Vía y Obras, Comercial y Movimiento, Tracción y Talleres); un secretario de la dirección de la compañía, un abogado (que era también directivo de Falange Española); un ingeniero; un inspector principal; un subinspector; once oficinistas; seis jefes de estación; dos jefes suplementarios; un subjefe; un oficial; tres interventores; ocho factores; un obrero de Vía y Obras, dos guardagujas; un capataz de brigada; ocho de Talleres, un vigilante y un capataz de maniobras. A veintidós de ellos se les atribuía una filiación tradicionalista; a otros siete se les consideraba carlistas; otros cuatro les conceptuaba el autor del informe como fascistas; uno más era considerado monárquico y otro republicano lerrouxista. El resto o se les desconocía filiación o eran considerados, sin más paliativos, “enemigos del régimen”. Del listado se decía que buena parte de los mismos habían sido “esquirols en la huelga de 1934” y se les consideraba “personas peligrosas para la compañía”. Otros se habían pasado al bando golpista o por sus declaraciones y manifestaciones se les consideraban “confidentes e incondicionales a los golpistas, además de obstaculizadores de todo avance y progreso social”¹⁵⁷.

El procedimiento puesto en marcha por la República para conocer el grado de compromiso del trabajador con el gobierno legalmente constituido, requirió la apertura de un expediente personal para cada empleado, cuya pieza principal era el cuestionario tipo que debían cumplimentar obligatoriamente todos los trabajadores. Los cuestionarios consultados pertenecen a ferroviarios adscritos a la red ferroviaria existente en Asturias, concretamente a los Ferrocarriles Reunidos (Vasco-Asturianos y Económicos) y fueron cumplimentados a mediados de agosto de 1937. Cada expediente proporciona la biografía personal, recogiendo los datos personales más básicos, nombre y apellidos, edad, lugar de nacimiento, domicilio actual, nombre de los padres, profesión, filiación política y sindical, fecha de afiliación y número de la misma. Además se indicaba el lugar en el que prestaba servicio el 18 de julio de 1936 y en donde los venía prestando en el momento de la declaración, así como la fecha desde que cambió de residencia de trabajo y la función que desempeñaban. También se preguntaba por los haberes que recibía y a través de quién

¹⁵⁷ CDMH. P.S. Santander 15: *Informe que remite el Comité de Control de los Ferrocarriles Vascongados al Consejero de Obras Públicas del Gobierno Provisional de Euzkadi, con fecha 6 de noviembre de 1936, solicitando la separación de dichos ferrocarriles de los empleados que figuraban en la relación adjunta.*

consiguió el destino actual. Otra de las preguntas iba dirigida a conocer si contaban con algún familiar en campo faccioso o detenido. Las preguntas también perseguían conocer los partidos políticos u organizaciones sindicales a los que perteneció desde 1934, así como los lugares de residencia desde ese año. Al final del cuestionario relativo a la biografía personal figura una nota a pie de página que advertía literalmente de lo siguiente; “Esta Comisión obrará enérgicamente contra todo aquel que falsee algún dato de la biografía e informe”. Una segunda hoja estaba destinada al informe personal que cada uno de los ferroviarios redactaba de su puño y letra. La información sirve para conocer la trayectoria profesional del empleado y la relativa a su filiación política y sindical, así como su participación en huelgas y las consecuencias de las mismas¹⁵⁸.

La reorganización administrativa de la red republicana se perfiló aún más a partir de la publicación de la Circular número 40 del Comité de Explotación de Ferrocarriles de fecha 15 de febrero de 1937. Mediante esta circular se acordaba una dirección única en cuanto a la explotación ferroviaria, dado que se hallaba casi exclusivamente dedicada a los transportes de guerra. Se indicaba que la organización que existía hasta ese momento había sido establecida por la Circular número 13 de 16 de septiembre de 1936 y respondía a la necesidad de administrar, en forma de incautación, todo el servicio ferroviario en el que había personal que no ofrecía garantías de adhesión leal a la Revolución, lo que obligó a que funcionasen comités de control en todas las actividades del ferrocarril y se fiscalizasen éstas hasta en sus más mínimos detalles; pero al considerar seleccionado el personal durante los cinco meses transcurridos, era necesario utilizar la experiencia adquirida, dando un nuevo paso hacia la consecución de una red única con todos los ferrocarriles a cargo de este comité de explotación, simplificando la gestión de todos los servicios y estableciendo un criterio único, con el fin de alcanzar la mayor eficacia, rendimiento y diligencia en la explotación ferroviaria. Por todo ello, a partir de dicha circular el Comité de Explotación de Ferrocarriles pasaría a denominarse Comité Nacional de Ferrocarriles y la red a su cargo recibiría el nombre de Red Nacional de Ferrocarriles. Se constituirían ocho delegaciones con sede en las siguientes ciudades: Madrid, Barcelona, Valencia, Albacete, Lorca, Bilbao, Santander y Gijón¹⁵⁹.

Con arreglo a lo estipulado ya en el decreto de fecha 3 de agosto de 1936 del Ministerio de Obras Públicas las atribuciones que pasó a tener el nuevo Comité Nacional seguirían siendo las mismas que se encomendaron al Comité de Explotación de Ferrocarriles, es decir las de Consejo de Administración y las de Dirección y Explotación de la Red Nacional, siendo pues de su competencia todas las cuestiones que tuviesen ese carácter nacional. Las atribuciones otorgadas a las Delegaciones del Comité Nacional serían las siguientes: resolver los asuntos que tuviesen un carácter exclusivamente regional; disponer de la facultad para efectuar pedidos y administrar suministros hasta un presupuesto no superior a las 25.000 pesetas, dando cuenta de ello al Comité Nacional; aplicar los acuerdos tomados por el Comité Nacional; resolver las consultas urgentes formuladas por los servicios, así como los incidentes y cuestiones de trámite, dando cuenta al Comité Nacional de aquellas que tuviesen importancia; proponer al Comité Nacional iniciativas o medidas que la Delegación juzgase conveniente para el servicio; facultar a los vocales de la Delegación la potestad para retirar fondos de las cuentas corrientes y realizar los pagos que le autorice la Sección Financiera del Comité Nacional.

A partir de esta reorganización quedaban suprimidos todos los comités hasta ese momento existentes, cualquiera que fuese su denominación y quedaba anulada también la Circular número 13. Se recalca que el Comité Nacional debía de actuar con ese carácter,

¹⁵⁸ CDMH. P.S. Gijón F 74: *Comisión Depuradora de Organismos Civiles de Asturias. Negociado de Ferrocarriles*.

¹⁵⁹ CDMH. P.S. Barcelona 524.

dejando las cuestiones de índole regional a cargo de las Delegaciones del Comité. Se indicaba también que el personal debía abandonar la idea de que los efectivos de una línea pertenecían a ella exclusivamente, pues a partir de ese momento pasaban a pertenecer todos a la Red Nacional. Se mencionaba también que estas disposiciones se tomaban por las necesidades de guerra con el criterio “de que el mando único en la vanguardia y en la retaguardia sea un hecho y una realidad, que nos empuje victoriosos al aplastamiento del criminal fascismo”¹⁶⁰.

En diciembre de 1937, el territorio republicano había perdido definitivamente toda la cornisa cantábrica. En cambio, se mantenían en el ámbito gubernamental los mismos tramos que partían desde Madrid, las líneas que se localizaban en la franja oriental de Aragón, en Cataluña y en las provincias levantinas, así como la mitad oriental de la provincia de Toledo y la totalidad de las de Ciudad Real, Cuenca, Albacete, Murcia, Jaén, Almería y la mitad oriental de la provincia de Granada.

La organización territorial de la red volvería a ser revisada a partir de la publicación el 23 de junio de 1938 de la primera adición a la Circular número 5 del Consejo Nacional de Ferrocarriles, de fecha 1º de abril de 1938. En la misma se introducían modificaciones en lo que correspondía a las demarcaciones y secciones. Así, la Subdelegación de Madrid pasaba a comprender dos secciones, Madrid y Aranjuez; la demarcación de Alcázar comprendía tres, Ciudad Real, Alcázar y Baeza; la de Albacete otras tres, Albacete, Alicante y Murcia; la de Lorca, Almería y Lorca; la de Valencia cuatro, Játiva, Carcagente, Valencia y Castellón; la de Barcelona (I), otras tres, Manresa, Vich y Barcelona y la de Barcelona (II), otras tres, Reus, Barcelona y Gerona¹⁶¹.

A la altura de diciembre de 1938, el cerco franquista sobre los republicanos se había seguido estrechando y el avance sublevado llegaría hasta Lérida y la comunicación entre Barcelona, Tarragona y Valencia se vería truncada por la pérdida del tramo entre Tortosa (Tarragona) y Nules (Castellón). Además, la explotación de las líneas del Central de Aragón, por parte de las tropas de Franco, llegaba ya hasta la estación de Barracas en la provincia de Castellón. Mientras que el resto de la red administrada se mantenía sin alteración. Este estrangulamiento obligaría a la Presidencia del Consejo de Ministros de la República a decretar con fecha 23 de diciembre de 1938 la militarización del Servicio de Ferrocarriles en todas sus líneas del territorio, pasando a depender del Ministerio de Defensa Nacional. En esa misma fecha Negrín, en el afán de buscar la reconciliación entre ambos bandos enfrentados, firmaría otro Decreto por el que quedaban suspendidas las resoluciones aprobadas con fecha 21 de julio de 1936. De este modo los funcionarios, trabajadores civiles, militares o particulares podían acogerse al sobreseimiento libre de los procesos judiciales, quedando canceladas todas las resoluciones de índole administrativa que habían finalizado en la separación del servicio, pudiendo, por tanto, reintegrarse a sus puestos de trabajo los funcionarios públicos que estuviesen en esa situación. Quedaron excluidos de tal beneficio aquellos casos en los que la separación hubiera tenido su origen en “delitos de traición, rebelión, alta traición, espionaje y evasión de capitales”¹⁶².

Finalmente, a la caída de Barcelona en enero de 1939 le seguiría el del resto de Cataluña y, con ello, el avance sublevado se extendería por todo el Levante y por los últimos restos del territorio republicano, entre los que se encontraba Madrid, ocupada finalmente por los sublevados el 28 de marzo de 1939. Además, como ya hemos avanzado, la mitad sureste del centro peninsular (por donde se abrió una nueva línea para enlazar Madrid con Valencia, la

¹⁶⁰ CDMH. P.S. Barcelona 524.

¹⁶¹ CDMH. P.S. Barcelona 467.

¹⁶² NICOLÁS MARÍN, María Encarna (1998). “Los expedientes de depuración: una fuente para historiar la violencia política del franquismo”, pp. 103-124. En *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*.

que unía Torrejón de Ardoz con Tarancón¹⁶³), todo el Levante y el extremo oriental de Andalucía se encontrarían también hasta el final del conflicto bajo el control de los comités de explotación.

Como resumen a lo expuesto en el anterior epígrafe, en el siguiente cuadro se recogen las principales disposiciones y medidas legislativas adoptadas durante la Guerra Civil por la República en materia de explotación de la red de ferrocarriles, así como las que igualmente decretó con el fin de sancionar a los funcionarios, empleados de organismos o empresas administradoras de monopolios o servicios públicos que se adhirieron a la sublevación militar del 18 de julio de 1936, las cuales culminarían, como ya hemos indicado, con el Decreto de 23 de diciembre de 1938 por el que se anularon las sanciones adoptadas a partir del primer Decreto de 21 de julio de 1936.

Cuadro 3.6. Legislación y normativa vinculada a la explotación ferroviaria y al procedimiento de depuración de funcionarios puesto en marcha por el Gobierno de la República

Fecha y tipo de disposición	Objeto	Observaciones
Decreto de Presidencia del Consejo de Ministros de la República de 21 de julio de 1936, publicado en la Gaceta de la República de 22 de julio de 1936.	Disponer la cesantía de todos los empleados que hubiesen tenido participación en el movimiento subversivo de 21 de julio de 1936 o fueran notoriamente enemigos del régimen, cualquiera que fuese el cuerpo al que perteneciesen, la forma de su ingreso y la función que desempeñen, ya se trate de funcionarios del Estado o de empleados de organismos o empresas administradoras de monopolios o servicios públicos.	
Orden Circular de la Presidencia del Consejo de Ministros de 26 de julio de 1936, publicada en la Gaceta de la República el 27 de julio de 1936.	Solicitar información a los subsecretarios sobre los funcionarios que hubiesen colaborado con el movimiento subversivo.	
Decreto de Presidencia del Consejo de Ministros de 31 de julio de 1936, publicado en la Gaceta de la República el 1 de agosto de 1936.	Declarar que las cesantías que se produjeran como consecuencia de lo dispuesto en el Decreto de 21 de julio de 1936 motivará la separación absoluta del servicio de los individuos a quienes se aplique tal medida.	
Decreto del Ministerio de Obras Públicas, de fecha 3 de agosto de 1936.	El Estado se haría cargo, de forma provisional, de la explotación unificada de las líneas que tenían las grandes compañías ferroviarias dentro de territorio republicano.	Delegaría para ello en el Comité de Explotación de Ferrocarriles, quien a su vez se haría cargo de todos los ferrocarriles que tenía a su cargo la Jefatura de Explotación de los Ferrocarriles por el Estado.
Decreto de Presidencia del Consejo de Ministros de la República de 27 de septiembre de	Se dispone la suspensión en sus derechos de todos los funcionarios, permitiendo solicitar su reingreso	Mediante este Decreto quedaban derogados los correspondientes a los días 21 y 31 de julio.

¹⁶³ FERNÁNDEZ SANZ, Fernando (2010). “La línea de Madrid a Valencia, por Cuenca en la guerra civil”. En *Vía Libre*, nº. 547, pp. 120-123.

Fecha y tipo de disposición	Objeto	Observaciones
1936, publicado en la Gaceta de la República el 29 de septiembre de 1936.	en el plazo de un mes, aportando para ello todos los documentos que avalaran su petición.	
Decreto de 27 de diciembre de 1936.	Incautación por el Estado de los ferrocarriles de pequeño kilometraje.	A efectos de la explotación de los mismos se distribuirían, con carácter profesional, entre el Comité de Explotación de Ferrocarriles, las Comisarías de Ferrocarriles y la Jefatura de Explotación de los Ferrocarriles del Estado.
Circular número 40 del Comité de Explotación de Ferrocarriles de fecha 15 de febrero de 1937.	Mediante esta circular se acordaba una dirección única en cuanto a la explotación ferroviaria, simplificando la gestión de todos los servicios y estableciendo un criterio único, con el fin de alcanzar la mayor eficacia, rendimiento y diligencia en la explotación ferroviaria.	A partir de dicha circular el Comité de Explotación de Ferrocarriles pasaría a denominarse Comité Nacional de Ferrocarriles y la red a su cargo recibiría el nombre de Red Nacional de Ferrocarriles. Se constituían ocho delegaciones con sede en las siguientes ciudades: Madrid, Barcelona, Valencia, Albacete, Lorca, Bilbao, Santander y Gijón.
Orden de 3 de abril de 1937, publicada en la Gaceta de la República de 4 de abril de 1937.	Ampliar un mes el plazo de presentación de la solicitud y cuestionario para el reingreso en la función pública.	
Circular número 5 del Comité Nacional de Ferrocarriles, de 23 de junio de 1938 por la que se reorganizaría territorialmente la red.		La Subdelegación de Madrid pasaba a comprender dos secciones, Madrid y Aranjuez; la demarcación de Alcázar comprendía tres, Ciudad Real, Alcázar y Baeza; la de Albacete otras tres, Albacete, Alicante y Murcia; la de Lorca, Almería y Lorca; la de Valencia cuatro, Játiva, Carcagente, Valencia y Castellón; la de Barcelona (I), otras tres, Manresa, Vich y Barcelona y la de Barcelona (II), otras tres, Reus, Barcelona y Girona.
Decreto de Presidencia del Consejo de Ministros de la República, de fecha 23 de diciembre de 1938, por el que se ordena la militarización del Servicio de Ferrocarriles en todas sus líneas del territorio.	El Servicio de Ferrocarriles pasaría a depender del Ministerio de Defensa Nacional.	
Decreto de Presidencia del Consejo de Ministros de la República, de fecha 23 de diciembre de 1938, por el que se declaran suspendidas las resoluciones dictadas en las depuraciones efectuadas por aplicación del decreto de 21 de julio de 1936.	Los funcionarios, empleados de organismos o empresas administradoras de monopolios o servicios públicos, así como los trabajadores civiles, militares o particulares podían acogerse al sobreesimientamiento libre de los procesos judiciales, quedando canceladas todas las resoluciones de índole	Quedaron excluidos de tal beneficio aquellos casos en los que la separación hubiera tenido su origen en “delitos de traición, rebelión, alta traición, espionaje y evasión de capitales”.

Fecha y tipo de disposición	Objeto	Observaciones
	administrativa que habían finalizado en la separación del servicio, pudiendo, por tanto, reintegrarse a sus puestos de trabajo los funcionarios públicos que estuviesen en esa situación.	

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación consultada.

3.1.2. La reorganización de la red en zona sublevada

Tan sólo una semana después de los sucesos del 18 de julio de 1936 se constituyó en Burgos la llamada Junta de Defensa Nacional para organizar y dirigir la vida política de las zonas que ya desde el primer momento pasaron a estar bajo su control. Desde entonces comenzaron a dictarse las normas que habrían de constituir el entramado jurídico sobre el que se edificaría el Nuevo Estado. El propósito del nuevo Gobierno no era otro que sustituir la legislación que había sustentado el régimen republicano por otra de orientación contraria¹⁶⁴. Esta junta funcionaría con tal denominación hasta la creación por la ley de 1 de octubre de 1936 de la Junta Técnica del Estado, integrada dentro de la estructura orgánica del primer Gobierno de Francisco Franco, tras ser investido el 29 de septiembre de 1936 como Jefe del Gobierno en la zona sublevada¹⁶⁵.

La red ocupada por los sublevados, con su personal, instalaciones y equipos, quedaría a las órdenes de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, que supervisaría a partir de ese momento la explotación de la red ferroviaria hasta el final del conflicto y desempeñaría una férrea función de vigilancia sobre aquellos efectivos de personal que permanecieron en sus puestos de trabajo y no huyeron hacia las zonas controladas por el Gobierno de la República. Con el fin de controlar militarmente la red ferroviaria existente dentro del territorio sublevado, la Junta de Defensa Nacional, con fecha 1 de agosto de 1936, había restablecido por Decreto de su Presidencia la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles, suprimida por el Gobierno del Frente Popular el 26 de marzo de 1936. Con fecha 11 de agosto de 1936 la misma Presidencia de la Junta de Defensa Nacional decretó la movilización general del personal ferroviario perteneciente a la Escala honoraria de Complemento y, dos días más tarde, el 13 de agosto decretó también la movilización general del personal de Ferrocarriles, cualquiera que fuese su edad y su actuación militar, quedando afectos al servicio que prestaban. El último de los decretos vinculados con la militarización del personal ferroviario por parte del bando sublevado se dará el 19 de agosto de 1936, mediante el que se restablecerá la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, encargándose de ella al entonces capitán José María Rivero de Aguilar y Otero¹⁶⁶, de la tercera Unidad de Movilización, residente en Valladolid.

A partir del 26 de septiembre de 1936 y tras la publicación el 2 de octubre del mismo año de la Orden de la Junta de Defensa Nacional sobre el personal directivo de los ferrocarriles, se restableció, dentro de su ámbito de control, el funcionamiento normal de los

¹⁶⁴ Sobre los aspectos jurídicos de la depuración franquista véase BLASCO GIL, Yolanda (2008). “Soporte jurídico de las depuraciones”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 28-51.

¹⁶⁵ ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). *Op. cit.*, p. 17.

¹⁶⁶ José María Rivero de Aguilar y Otero ocupará a partir de 1944 el puesto de Director General de la RENFE, cesando en 1951 al ser nombrado Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas.

órganos directivos de las compañías. Para ello se determinó que las compañías ferroviarias designaran a aquellos funcionarios de mayor categoría para que, de forma provisional, asumieran las funciones directivas. Mediante esta misma orden se declaraba nula, dentro del ámbito territorial controlado por la mencionada Junta, la orden ministerial del gobierno de la República por el que se suspendió de funciones a determinados funcionarios y administradores de ferrocarriles en base a la ley de incompatibilidades, aunque la Junta consideraba que fueron apartados del servicio por “las exigencias persecutorias de los sindicatos marxistas”¹⁶⁷. La ciudad de Valladolid concentraría, dentro del territorio controlado por los sublevados, la cabecera de los servicios y la dirección y gestión de las compañías Norte, MZA y Oeste.

3.2. El inicio del proceso de Depuración Franquista en la red ferroviaria

La primera directiva depuradora dentro del bando sublevado se promulgaría el 13 de septiembre de 1936, al publicarse por parte de la Junta de Defensa Nacional el Decreto número 108¹⁶⁸. Según Alexandre, este decreto produciría un impacto social de graves consecuencias y a la vez marcaría el signo excluyente del nuevo Estado¹⁶⁹. Según Álvaro Dueñas, el conocido Decreto 108 sería el punto de partida de dos de los principales instrumentos de represión económica del Estado franquista: la depuración de funcionarios y empleados públicos y el castigo mediante una sanción económica de las responsabilidades contraídas, a juicio de los sublevados, por sus enemigos¹⁷⁰.

Mediante este decreto se declaraban fuera de la Ley todos los partidos y agrupaciones políticas que integraron el Frente Popular, así como todas las organizaciones que se hubieran opuesto al “movimiento nacional”. Se decretaba además la incautación de todos los bienes de dichas organizaciones y del patrimonio de aquellas personas físicas que también se hubieran opuesto al mismo. Otra de las particularidades del Decreto 108 afectaba al ámbito del funcionariado y de las empresas concesionarias de servicios públicos. Se indicaba que tanto los funcionarios como los empleados en dichas empresas que se hubieran opuesto al mencionado “movimiento” podían ser “corregidos, suspendidos y destituidos de sus cargos”¹⁷¹.

El Decreto 108 sería ratificado por el Decreto-Ley del autodenominado Gobierno del Estado, de fecha 5 de diciembre de 1936, dado en Salamanca y firmado por el General Francisco Franco. Mediante este nuevo decreto-ley se establecían, según reza en su encabezamiento, “las reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados”¹⁷². La nueva norma ordenaba “...la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados, que por su conducta anterior o posterior al Movimiento Nacional, se consideren contrarios a éste, cualquiera que sea la forma que ingresaren y la función que desempeñen,...”. Dichas órdenes afectaban tanto a funcionarios como a empleados de empresas concesionarias de servicios públicos, como eran las ferroviarias, o de monopolios¹⁷³.

¹⁶⁷ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1940). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 31 de mayo de 1939*. Anexo número 14.

¹⁶⁸ PRESIDENCIA DE LA JUNTA DE DEFENSA NACIONAL. Decreto núm. 108 de fecha 13 de septiembre de 1936, publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, de 16 de septiembre de 1936, número 22.

¹⁶⁹ ALEXANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). *Op. cit.*, pp. 18-19.

¹⁷⁰ ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). *Op. cit.*, p. 65.

¹⁷¹ Sobre las consecuencias de este Decreto, véase ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). *Op. cit.*

¹⁷² GOBIERNO DEL ESTADO. Decreto-Ley Dictando reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados, de fecha 5 de diciembre de 1936 publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 9 de diciembre de 1936, número 51.

¹⁷³ Sobre las consecuencias de este Decreto, véase ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). *Op. cit.*

y a los que no sirvieran con eficacia y lealtad al presente régimen. Como comenta Alejandro, el nuevo decreto dejaba vía libre a la arbitrariedad, al equiparar la ineficacia en el desempeño del oficio con un manifiesto síntoma de desafección ideológica¹⁷⁴.

Según Alejandro, estas medidas no eran novedosas ya que habían sido adoptadas por la Presidencia del Consejo de Ministros de la República a través del decreto de 21 de julio de 1936, comentado en el apartado relativo al ámbito republicano, y que, en buena medida, había servido de inspiración al decreto franquista de diciembre. El decreto republicano de 21 de julio parece que fue tenido a la vista por los redactores del decreto nacional de 13 de septiembre y del decreto-ley de 5 de diciembre. Prosigue Alejandro que este último, además de recibir también la influencia del citado decreto republicano, hizo suyo el concepto expresado en la Ley de Defensa de la República¹⁷⁵, de 21 de octubre de 1931, que tipificaba como acto de agresión al Régimen “la falta de celo y la negligencia de los funcionarios públicos en el desempeño de sus servicios” (equiparable en el decreto-ley franquista al hecho de no servir con eficacia y lealtad al régimen), que daría lugar a que fuesen suspendidos o separados de su cargo o postergados en sus respectivos escalafones. En definitiva, según Alejandro, la consideración que merecía para cada facción la conducta política de los funcionarios adscritos al régimen contrario era similar, como también lo eran los términos en que aquélla se manifestaba y parecidas las consecuencias que se derivaban en cada caso¹⁷⁶.

Según Alejandro, los militares sublevados adoptarían el mismo procedimiento seguido por las de la República de otorgar un plazo para que los afectados que así los desearan solicitaran su reingreso de las autoridades correspondientes. A diferencia de la experiencia republicana, no existiría en el bando nacional un formulario homogéneo, hasta la ley reguladora de la depuración de funcionarios públicos de 10 de febrero de 1939. Hasta entonces el interrogatorio se interesaría por la posible pertenencia del afectado a algún partido políticos desde 1931 y si había sido declarado cesante o sufrido persecución por el gobierno marxista y en qué fecha, si había ayudado al Gobierno nacional contra el movimiento comunista y en qué forma. Se trataba de aflorar alguna conducta que, de acuerdo con la legislación vigente, pudiera dar lugar a la exigencia de responsabilidades políticas o penales¹⁷⁷.

Ambos decretos constituyen, por tanto, la institucionalización de las primeras actuaciones represivas impulsadas por los sublevados sobre el colectivo ferroviario. La publicación de los decretos impulsó la elaboración de informes y, con ellos, afloró el conocimiento del espectro ideológico y político de las diferentes plantillas de cada compañía. La mayoría de estos informes venían a ser solicitados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles, que era la encargada de instruir el procedimiento depurador. Las compañías se veían obligadas a remitir cuatro ejemplares de estos informes. Uno de ellos debía ser enviado al Servicio Nacional de Ferrocarriles, otro sería archivado por la Jefatura Militar de Ferrocarriles, el tercero se depositaría en la Comisaría del Estado existente en cada compañía y el cuarto quedaría en manos de la empresa ferroviaria¹⁷⁸.

Además, la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles ampliaría aún más sus competencias sobre las compañías a partir de la publicación de la Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937¹⁷⁹. Esta orden prohibía a las compañías admitir nuevo

¹⁷⁴ ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). *Op. cit.*, pp. 19-20

¹⁷⁵ GACETA DE MADRID de 22 de octubre de 1931.

¹⁷⁶ ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). *Op. cit.*, p. 21.

¹⁷⁷ ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). *Op. cit.*, pp. 22-23.

¹⁷⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Carpeta de *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste*. Caja 267.

¹⁷⁹ Esta Orden sería derogada por el Decreto de 1 de septiembre de 1939 por el que se restablecería a los Consejos Directivos de cada compañía ferroviaria la competencia para los nuevos nombramientos de personal y

personal directamente y delegaba en la Jefatura Militar de Ferrocarriles dicha provisión. El fin no era otro que el de seleccionar a aquellos candidatos que demostraran por sus antecedentes su adhesión incondicional al nuevo régimen. Así las nuevas contrataciones de personal eventual que se realizaron durante la Guerra estuvieron, en principio, fuera de toda duda. No obstante, los responsables de los diferentes servicios de la compañía, los propios militares y el Servicio Nacional de Seguridad sabían que buena parte de los trabajadores de plantilla en las compañías ferroviarias eran o habían sido militantes de izquierdas y que, por esa circunstancia, debían de ser vigilados con el fin de evitar, sobre todo, actos de sabotaje en las instalaciones ferroviarias.

Toda esta labor de investigación permitió a las nuevas autoridades políticas y militares y a las empresas ampliar el conocimiento que ya tenían sobre su personal y sobre el grado de adhesión al nuevo régimen. La acción investigadora desarrollada en la retaguardia por la policía, apoyada por informantes existentes en el seno de las propias empresas, no descansará hasta conseguir silenciar a estos trabajadores y sumirlos en un obligado acomodo al nuevo contexto político y social impuesto por los sublevados.

No se tiene una constancia fiel del número de trabajadores que se vieron afectados por los primeros decretos de separación de empleados opuestos o no simpatizantes con la sublevación militar, ni de los efectos que tuvieron todas las actuaciones que se pusieron en marcha desde las compañías en connivencia con las fuerzas militares y de seguridad del bando sublevado, salvo en los casos de Oeste y Norte, compañías sobre las que existe mayor documentación al respecto y sobre las que nos centraremos en los próximos capítulos.

Los militares franquistas reconocieron al final de la contienda que, en el caso de Oeste, “la militarización o movilización del personal ferroviario...se ha (había) hecho de forma provisional, (...) de forma automática debido al número tan importante de agentes”. El Comandante en Jefe del Primer Batallón del Regimiento de Ferrocarriles, sito en Madrid, entendía que, si bien “en los primeros momentos esas fórmulas eran las recomendables por la rapidez de las resoluciones y del trámite, aplicadas de forma permanente pueden resultar injustas ya que llevan a utilizar a algunos agentes que no lo merecen y, por el contrario, dejan de movilizarse algunos otros que, aunque aparentemente culpables, un ligero examen de su actuación permite hacerse cargo de que, al menos con carácter provisional, pueden ser utilizados (militarizados para poder trabajar) inmediatamente”¹⁸⁰. Además, a algunos ferroviarios que fueron sancionados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles con suspensiones de empleo y sueldo, se les concedió la opción de cumplir íntegramente la sanción o trabajar en su puesto, renunciando durante el tiempo correspondiente al cincuenta por ciento de sus haberes en beneficio de la Suscripción Nacional. Con ello, podían seguir manteniendo a su familia en momentos en los que se estaba produciendo un importante encarecimiento del coste de la vida y evitaban perjuicios al servicio ferroviario que, por el contexto bélico, se encontraba en una fase de utilización intensiva del factor trabajo¹⁸¹.

ascensos. Además, mediante este mismo Decreto, también se encomendaría a los Consejos Directivos de cada compañía ferroviaria el desarrollo de los procesos de depuración en sus respectivas empresas.

¹⁸⁰ Esta información figura en el escrito que, con fecha 16 de mayo de 1939, remite el Comandante en Jefe del 1er. Batallón del Regimiento de Ferrocarriles, sito en Madrid, al Director de Oeste, solicitándole que agilice la entrega al Capitán de la 1ª Unidad de dicho Batallón toda la documentación complementaria (avales, informes, etc.) que faltaran por enviar para resolver los expedientes del personal de Oeste que aún no había sido militarizado. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Carpeta de *Antecedentes...* Doc. cit.

¹⁸¹ Esta misma fórmula se recuperará después de terminada la Guerra, el 29 de mayo de 1940, tras la aprobación del Ministro de Obras Públicas a propuesta del Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Carpeta de *Antecedentes...* Doc. cit.

3.2.1. La Ley de 10 de febrero de 1939 y su aplicación en las compañías ferroviarias

Como es bien conocido, tras la ocupación de Barcelona por las tropas franquistas se promulgarían sendas leyes que vendrían a institucionalizar definitivamente la represión, nos referimos a la Ley de 9 de febrero de 1939 sobre Responsabilidades Políticas¹⁸² y a la publicada tan sólo un día después, el de 10 de febrero de 1939, relativa a la Depuración de Funcionarios y empleados públicos. Ambas leyes venían a representar ya una nueva fase del procedimiento. Siguiendo a Tusell, estas leyes y otras que se fueron aprobando a partir de la ocupación de Cataluña supondrían el inicio del tránsito desde el Estado “campamental” al “Nuevo Estado” franquista¹⁸³. En opinión de Alejandre, con las nuevas medidas aprobadas a raíz de la liberación de las provincias catalanas, se endurecería una normativa, que ya había empezado a aplicarse desde el mismo año de la sublevación, y que iba dirigida sin duda a los territorios últimos que todavía resistían a la ocupación franquista, declarando, sin exclusiones, sometidos a investigación y suspendidos en sus cargos, hasta que se aprobara su readmisión o terminara su expediente, a todos los funcionarios dependientes de cada uno de los ministerios civiles, lo que, según Alejandre, suponía adoptar el mismo espíritu de la primera normativa republicana relativa a los funcionarios¹⁸⁴.

La Ley, según su exposición de motivos, respondía al apremio que tenía el nuevo gobierno de restablecer la normalidad administrativa en el país y de depurar a aquellos funcionarios a los que se les consideraba, por sus antecedentes y actuación durante la Guerra Civil, como desafectos con el Nuevo Régimen. Para ello, cada ministerio debía investigar la actuación de sus funcionarios durante la contienda. Además, todos los funcionarios que residieran en zona ya liberada, debían de presentarse en un plazo de ocho días ante la Jefatura Provincial de su Cuerpo o Servicio y presentar una Declaración Jurada en la que se especificaran los siguientes datos: nombre y apellidos; cuerpo o servicio al que pertenecía; categoría administrativa; situación y destino el 18 de julio de 1936; si prestó adhesión al “Movimiento Nacional” y en qué fecha y en qué forma lo llevó a cabo o si lo hizo al “Gobierno Marxista”, o a alguna institución dependiente del mismo a partir del 18 de julio de 1936, bien de forma voluntaria o coaccionado por las circunstancias; servicios prestados desde el 18 de julio de 1936, cuerpos, servicios, destinos y ascensos si los hubiera tenido, especificando los obtenidos por su antigüedad en el cuerpo; sueldos, haberes o cualquier clase de emolumento percibidos desde el 18 de julio, especificando el concepto de los mismos; partidos políticos y organizaciones sindicales a las que hubiera pertenecido, fecha de afiliación o de cese, cotizaciones forzosas o voluntarias a dichas organizaciones, incluyendo las realizadas al Socorro Rojo Internacional, a Amigos de Rusia o entidades análogas; si pertenecía o había pertenecido a la Masonería y grado alcanzado; nombre de testigos que pudieran corroborar lo declarado y documentos que igualmente pudieran justificar lo declarado.

Para llevar a cabo esta labor administrativa los ministerios tendrían que designar para cada uno de los cuerpos a uno o varios instructores con el objetivo de investigar la actuación de sus funcionarios. Estos instructores tomarían como base para sus investigaciones las declaraciones juradas, pero además podían recabar informes de los Tribunales, de la Auditoría de Guerra del Ejército de Ocupación y Regiones Militares, del Servicio Nacional de Seguridad, del Servicio de Información y Policía Militar, de la Delegación del Estado para la Recuperación de Documentos y Archivos del Ministerio. Se instaba también a que los instructores comenzaran por aquellos funcionarios en los que fuera más patente su adhesión al

¹⁸² Sobre las consecuencias de esta Ley, véase ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). *Op. cit.*

¹⁸³ TUSELL, Javier (1988). *La dictadura de Franco*. Alianza Editorial. Madrid.

¹⁸⁴ ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). *Op. cit.*, pp. 22-23.

Movimiento con el fin de que pudieran ser utilizados rápidamente para trabajar en la Administración del Estado y pudieran servir como testigos en otras investigaciones. Una vez realizadas las averiguaciones por parte de los instructores, estos podían formular una propuesta, bien de admisión, sin imposición de sanción, bien de incoación de expediente para la imposición de la sanción que procediera.

Las propuestas con todos los documentos que acompañaban a las mismas serían remitidas por los Instructores al Jefe del Servicio Nacional del que dependiese el Cuerpo al que pertenecía el funcionario. El Jefe del Servicio tenía potestad para solicitar nuevas diligencias. Una vez obtenidas éstas o si consideraba que las practicadas eran suficientes, se sometía ésta al dictamen del Ministro, que declaraba la readmisión del funcionario o la apertura de la incoación del expediente.

La tramitación del expediente incoado la realizaría el mismo instructor que inició las primeras averiguaciones. Éste debería citar al funcionario en cuestión, siempre y cuando no estuviera siendo juzgado por rebeldía (se encontrara detenido) y el interesado dispondría entonces de 8 días para formular su descargo (presentando los documentos exculpatorios) ante el instructor. La resolución del expediente correspondería al Ministro correspondiente, que podría oír previamente el parecer de la Asesoría Jurídica o del organismo asesor que estimase oportuno.

Los funcionarios sujetos a investigación quedarían, mientras tanto, suspensos en sus cargos hasta que se aprobara su readmisión o hasta que finalizara su expediente¹⁸⁵. No obstante, se indicaba que se podría utilizar personal no depurado, siempre y cuando fuera de absoluta confianza y previa autorización del Ministro correspondiente.

La calificación de la conducta del funcionario se debía de hacer de forma discrecional, atendiendo al conjunto de las circunstancias que concurriesen en cada caso y, muy especialmente, a los antecedentes del mismo, a la índole de sus funciones y a las conveniencias de la Administración. Con carácter enunciativo y no limitativo podían considerarse como causas suficientes para la imposición de sanciones todos los hechos que hubieran dado lugar a la imposición de penas por los Tribunales Militares o a la exigencia de responsabilidades políticas, de acuerdo a la ley de dicho nombre. Es aquí en donde la Ley de Depuración de Funcionarios se amalgamaría con la de Responsabilidades Políticas al aplicárseles a los funcionarios el carácter retroactivo de la Ley de 9 de febrero, al quedar comprendidos desde el primero de octubre de 1934 y hasta el 18 de julio de 1936 cualquier hecho que a juicio de los tribunales franquistas contribuyeron “a agravar la subversión de todo orden de que se hizo víctima a España y de aquellas otras que a partir de la segunda de dichas fechas, se hayan opuesto o se opongan al Movimiento Nacional con actos concreto o con pasividad grave”¹⁸⁶. Además, dentro de los supuestos para la imposición de sanciones, se contemplaban también la aceptación de ascensos que no fueran consecuencia del movimiento natural de las escalas y el desempeño de funciones y cargos ajenos a la categoría, etc.; la pasividad y la falta de cooperación para el triunfo del Movimiento Nacional; las acciones u omisiones con una significación antipatriótica y contraria al Movimiento Nacional.

Las sanciones que podían imponerse a los funcionarios incursos en responsabilidades políticas serían las siguientes: traslado forzoso, con prohibición de solicitar cargos vacantes durante un período comprendido entre uno y cinco años; postergación desde uno a cinco años;

¹⁸⁵ La Orden de Vicepresidencia del Gobierno de fecha 29 de abril de 1939, publicada al día siguiente en el BOE, nº 120, sobre los haberes a percibir por los funcionarios en situación de suspensión por depuración establecía como único artículo que los funcionarios que estuviesen suspensos de empleo, con arreglo al artículo 8º de la Ley de 10 de febrero de 1939, tenían derecho a percibir la mitad de su sueldo activo, el cual se reclamaría por el habilitado correspondiente, mediante normalización de la nómina.

¹⁸⁶ Fragmento correspondiente al artículo 1º de la Ley de Responsabilidades Políticas. Véase ÁLVARO DUEÑAS. Manuel (2006). *Op. cit.*

inhabilitación para puestos de mando o confianza; y la separación del Servicio. Las tres primeras sanciones podrían imponerse aislada o conjuntamente, según las circunstancias. Se dejaba abierta la posibilidad de revisar la sanción siempre y cuando aparecieran nuevos datos o elementos de juicio que pudieran aconsejar modificar la resolución adoptada. Esta revisión se haría con la aprobación del Jefe de Servicio respectivo. Las falsedades en las declaraciones juradas o las omisiones se sancionarían con la Separación del Servicio.

Los funcionarios que se hallaran en el extranjero o en territorio no liberado y que se encontraran en algunos de los supuestos que se expresan en el artículo noveno, podrían ser separados del servicio por acuerdo del Ministro respectivo sin necesidad de la apertura de un expediente especial o de que se conceda audiencia al interesado. Si con posterioridad al acuerdo de separación el interesado se presentaba ante las autoridades, podría solicitar la revisión de su caso particular, si el Ministro correspondiente accediera a ello. De acceder se le aplicaría el procedimiento que se establece en esta Ley.

Como disposiciones finales se establecieron que las sanciones impuestas a los funcionarios con anterioridad a la promulgación de la presente Ley podrían ser revisadas por la Administración con arreglo a las normas que ahora se establecían, pudiéndose acordar de oficio o en virtud de la petición, justificada, por parte del interesado.

A partir de este momento quedaban sin efecto las disposiciones y normas anteriormente publicadas sobre esta materia y se relevaba a la Jefatura Militar de Ferrocarriles de las funciones que había venido desempeñando desde que este proceso de depuración se iniciara en septiembre de 1936. La Ley establecía que debían ser los propios organismos (ministerios, ayuntamientos, diputaciones, etc.) los que desempeñaran ahora las funciones que anteriormente habían desarrollado las autoridades militares, aunque éstos no dejarían de estar cumplidamente informados del desarrollo de estos procesos¹⁸⁷. De hecho, como refiere Álvaro Dueñas, el Ejército mantendrá a lo largo de todo el franquismo su carácter de garante del orden público, en virtud de una legislación que equiparaba su transgresión con el delito de rebelión militar. Esta característica no se daría en cambio en el nazismo alemán ni en el fascismo italiano, ya que, en ambos, el Ejército se mantendría al margen de los aparatos de orden público y de la actividad represiva, salvo en el frente de guerra y en los territorios ocupados¹⁸⁸.

La extensión de la Ley de 10 de febrero de 1939 al personal de la compañías ferroviarias se produciría a partir del Decreto de 27 de febrero del mismo año por el que se disponía también la depuración de funcionarios de corporaciones y empresas concesionarias de servicios públicos, siéndoles de aplicación las mismas bases contempladas para la depuración de los empleados públicos. Será a partir dicho decreto cuando las compañías ferroviarias tendrán que asumir el proceso de depuración, creándose para ello tribunales específicos en cada empresa.

Pero hasta la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939¹⁸⁹, el control del procedimiento debía pasar previamente por el tamiz de la Jefatura Militar de Ferrocarriles. Para ello, con fecha 3 de marzo de 1939, el Servicio Militar de Ferrocarriles dictó unas

¹⁸⁷ Las compañías debían remitir las propuestas de readmisión, de separación y de sanción a la Jefatura Militar y ésta debía dar su aprobación al respecto, así como de las revisiones que se iniciaran. Esta información actualizada pretendía mantener vivo el archivo de personal que existía en la Jefatura Militar de Ferrocarriles y conocer la situación del personal respecto a su movilización (militarización) o desmovilización (no militarizado) en CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Carpeta de *Antecedentes...* Doc. cit.

¹⁸⁸ Véase ALVARO DUEÑAS, Manuel (2006). *Op. cit.*, pp. 46-47.

¹⁸⁹ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* del 10 de septiembre de 1939. Mediante este decreto los consejos directivos de las compañías ferroviarias recuperaban también las competencias para los nombramientos y ascensos de personal, de las que habían sido despojadas a partir de la publicación de la Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937.

instrucciones para la movilización o militarización del personal ferroviario que hubiera estado trabajando en zonas ocupadas a partir de ese momento. La movilización, que sería aprobada tras el estudio de la instancia y la declaración jurada que debían cumplimentar los interesados, era un requisito obligatorio para que pudieran trabajar en sus respectivas empresas. Según dichas instrucciones, sólo se otorgarían movilizaciones de carácter provisional a aquellos trabajadores que la empresa considerara indispensables para la prestación del servicio. De esta militarización quedaban exceptuados aquellos agentes que habían pertenecido a los diferentes comités de explotación o a los órganos directivos de las compañías, que hubieran reingresado con posterioridad al 16 de febrero de 1936, que hubieran cometido actos punibles o todos aquellos “que se consideren que su presencia en el trabajo pueda ser perturbadora o desmoralizadora para el resto del personal”. En el caso de que a las empresas se presentaran para el reingreso y la movilización los agentes incluidos dentro del grupo de excluidos, catalogados por el Servicio Militar de Ferrocarriles como “indeseables”, la instrucción ordenaba que “si sus delitos fuesen evidentes y conocidos mediante denuncias formales, se procederá a su detención, bien directamente, si se dispone de fuerza armada para ello, o bien requiriendo la ayuda de agentes de la autoridad gubernativa. En todo caso, cuando por cualquiera de las circunstancias apuntadas se niegue la movilización a algún agente y no se proceda a su detención, se tomará nota de su domicilio por si más adelante conviniera realizarla”¹⁹⁰.

Mediante estas mismas instrucciones se establecía que aquellos agentes militarizados de forma provisional, que fuesen detenidos por orden gubernativa, pasarían a ser dados de baja en la empresa a partir del tercer día de ausencia, pero si su movilización militar fuese definitiva no causaría baja en la empresa hasta que no se resolviera su expediente o transcurriera un mes desde su detención¹⁹¹. Sin entrar a especificar la situación de militarización o no del agente, se estipulaba que todo empleado sería suspendido de empleo y sueldo a partir del tercer día de ausencia o detención y si éste rebasaba los treinta días causaría baja en la empresa. Se consideraba la posibilidad del reingreso automático en la empresa, aunque con carácter provisional, si el agente demostraba documentalmente su ausencia y su puesta en libertad¹⁹².

Como decíamos, la constitución de dichos juzgados depuradores dentro de las empresas del sector público se produciría a partir de la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939, mediante el cual se encargaba a los Consejos Directivos de las compañías la depuración del personal, siguiendo las mismas normas establecidas en la referida Ley del 10 de febrero de 1939. Mediante este mismo decreto los consejos directivos de las compañías ferroviarias recuperarían también las competencias para los nombramientos y ascensos de personal, de las que habían sido temporalmente despojadas, a raíz de la publicación de la Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937. A partir de ahora se abría una nueva etapa en la que el trabajador que no había sido depurado por los militares durante la fase anterior, al encontrarse en zonas no ocupadas por el ejército sublevado, debía ahora solicitar su reingreso.

El proceso depurador se llevaría a cabo, por tanto, en todas las compañías ferroviarias, organizándose de forma muy cuidada. Las instancias depuradoras que se constituirían en cada compañía funcionarían de forma autónoma, remitiendo los expedientes sancionadores a la

¹⁹⁰ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1940). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 31 de mayo de 1939*. Anexo número 51. Artículos 4º y 5º de las Instrucciones del Servicio Militar de Ferrocarriles para la movilización del personal ferroviario que sea liberado en lo sucesivo, dadas en Valladolid a 3 de marzo de 1939.

¹⁹¹ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1940). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 31 de mayo de 1939*. Anexo número 51. Artículo 8º de las Instrucciones del Servicio Militar de Ferrocarriles para la movilización del personal ferroviario que sea liberado en lo sucesivo, dadas en Valladolid a 3 de marzo de 1939.

¹⁹² AHF, E/97/3.

Autoridad militar y a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera que era el organismo de la administración civil franquista que tenía la última potestad para sancionar o anular la decisión tomada en cada una de las empresas. Todo el personal destinado en estos tribunales de empresa quedó dispensado de sus habituales trabajos. Toda la maquinaria administrativa del *Nuevo Estado* y de las propias empresas se pondría al servicio de la depuración.

El proceso depurador iniciado en todas las compañías ferroviarias, ya fueran de naturaleza privada o pública, llegaría a afectar a, prácticamente, la totalidad de los trabajadores empleados en las mismas, en torno a 110.000 sólo en las compañías de vía ancha¹⁹³, si bien no todos tuvieron que pasar por todas las fases del proceso. La elaboración de informes previos llevados a cabo por las Jefaturas de Policía, Comandancias de la Guardia Civil, Ayuntamientos circunscritos dentro del territorio ocupado por el ejército sublevado y el apoyo de una red extensa de informantes tramada en cada una de las empresas y constituida por ferroviarios afectos al régimen militar, permitió realizar una primera criba en todas las compañías. Además, es preciso destacar que estos juzgados de empresa dispondrían de los ficheros de la Auditoria de Guerra del Ejército de Ocupación, que pasarían a depender del Centro de Recuperación de Documentos y Archivos hasta su disolución y centralización administrativa en Salamanca, hacia el mes de octubre de 1939, para su administración por la Dirección General de Seguridad. Esta Sección de Ficheros constaba de más de un millón quinientas mil fichas en las que figuraban los datos de las personas que formaron parte del ejército republicano y de las milicias populares constituidas a raíz del inicio de la contienda, así como de los afiliados a las organizaciones sindicales y a los partidos políticos y de todos los individuos condenados, pendientes de causa y declarados en rebeldía.

Paralelamente al desarrollo de los trabajos en cada compañía, por Decreto de 15 de julio de 1940 se constituyó el Negociado Auxiliar de Depuración de Personal de las Compañías de Ferrocarriles, afecto a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera¹⁹⁴, con el fin de agilizar la tramitación de expedientes en el Ministerio de Obras Públicas. Este Negociado sería disuelto justamente un año después de su creación, cuando ya había sido transferida al Consejo de Administración de RENFE¹⁹⁵ la facultad de nombrar y separar a sus funcionarios y agentes, en virtud del artículo 5º del Decreto de 11 de julio de 1941¹⁹⁶.

3.2.2. La dinámica histórica del procedimiento depurador en RENFE hasta la finalización de la dictadura de Francisco Franco

A partir del año 1941, con la constitución de RENFE¹⁹⁷, se transferiría a la nueva empresa pública, bajo una única dirección a cargo de la Secretaría General Adjunta de RENFE, toda la documentación generada por las comisiones, juntas y juzgados depuradores que se constituyeron en las antiguas compañías, ahora ya rescatadas e incorporadas en el nuevo ente ferroviario de carácter estatal. Por acuerdo del Comité de Gerencia, de 7 de octubre de 1941, se determinó que la depuración de los agentes de la Red Nacional se resolviera en lo sucesivo por su Consejo de Administración y para ello se nombró al Secretario General Adjunto del Consejo como Delegado para colaborar con carácter

¹⁹³ Véase MUÑOZ RUBIO (1995). *Op. cit.*

¹⁹⁴ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 20 de julio de 1940.

¹⁹⁵ Sobre el proceso de constitución de RENFE y su evolución como empresa pública hasta comienzos de 1990, véase MUÑOZ RUBIO (1995). *Op. cit.*

¹⁹⁶ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 26 de julio de 1941.

¹⁹⁷ A partir de la promulgación de la Ley Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941. Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 28 de enero de 1941.

permanente en dichos trabajos. La Delegación del Consejo para la Depuración en RENFE funcionaría hasta el 8 de febrero de 1943, cuando por un acuerdo tomado en dicha fecha por el Comité de Gerencia del Consejo de Administración se decidió que los expedientes que aún quedaran pendientes fueran tramitados por el Jefe de Servicio de Personal de la empresa pública ferroviaria.

Pero el proceso no concluiría definitivamente durante la década de 1940. Volvería a reabrirse en el año 1950 para revisar las peticiones de readmisión que fueron cursadas a partir de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950, mediante la cual se autorizaba a RENFE a recibir y a examinar las instancias de solicitud de reingreso que presentaran los agentes que fueron separados por el proceso de depuración de la década de 1940. Esta reapertura del proceso, que vendría a culminar en el año 1957, permitió que se reincorporaran a sus antiguos empleos un importante número de los trabajadores que lo solicitaron, aunque también serían denegadas un porcentaje nada desdeñable de esas solicitudes.

Posteriormente, entre los años 1964 y 1975 volvería a estar presente este proceso en el seno de la empresa pública RENFE. El “perdón” general anunciado a raíz de la conmemoración de los “Veinticinco años de Paz”, denominados así por el régimen militar, vendría a reabrir una causa que perseguía resolver los casos pendientes de antiguos trabajadores cuya sanción se mantenía vigente por la gravedad de las sanciones impuestas en su momento por los diferentes juzgados depuradores. De esta forma, mediante la Orden del Ministerio de Obras Públicas del 15 de marzo de 1965, se autorizó a RENFE para que computara, tanto a los reingresados de la década de 1940 como a los de 1950, el tiempo de separación como de servicios prestados a RENFE, desde el 1º de febrero de 1941 hasta su reingreso. Posteriormente, a través del Decreto de 10 de noviembre de 1966, 2824/66 del Ministerio de Justicia (BOE 12 de noviembre de 1966) se procedió al Indulto total de sanciones por responsabilidades políticas. No obstante, el Ministerio de Justicia debía publicar las disposiciones que regularan este proceso de indulto. Años más tarde, a partir del Decreto-Ley de Jefatura del Estado de 31 de marzo de 1969 (BOE 1º de abril de 1969) se dictaría la prescripción de delitos anteriores al 1º de abril de 1939. De igual forma, los ministerios correspondientes debían publicar las disposiciones complementarias para la aplicación del Decreto-Ley, pero a la altura de 1973, según consta en una nota informativa elaborada RENFE, no existía constancia de dicha publicación por parte del Ministerio de Obras Públicas¹⁹⁸.

Finalmente, tras el fallecimiento del General Franco en el año 1975, y mediante el Decreto núm. 3357 de 5 de diciembre de 1975¹⁹⁹ sobre sanciones administrativas adoptadas de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939, éstas quedaban revisadas de oficio y, en consecuencia, anulados sus efectos. El proceso de reformas iniciado tras la celebración del Referéndum para la Reforma Política celebrado en 1976, la promulgación de la Ley de Amnistía en ese mismo año y la progresiva recuperación de las libertades democráticas, tras la aprobación de la Constitución de 1978, hicieron posible que una buena parte de los trabajadores expedientados pudieran recuperar sus derechos laborales, vulnerados por una justicia *ad hoc*, escrita al revés, y establecida por un régimen militar que sólo perseguía reprimir cualquier tipo de desafección.

De esta manera, con el fin de la Dictadura Franquista, concluiría un proceso de represión laboral iniciado en los primeros meses de la Guerra Civil y que afectó de forma muy directa a 82.831 ferroviarios pertenecientes a las compañías analizadas en este estudio (Norte,

¹⁹⁸ RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario “YA” del día 9 de noviembre de 1973, titulada “El problema de algunos jubilados de RENFE”*. Fechada el 10 de noviembre de 1973. AHF R-18-3.

¹⁹⁹ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 24 de diciembre de 1975.

MZA, Andaluces y Oeste), a los que se les abrió ficha personal vinculada al procedimiento depurador. Fruto de ese seguimiento se llegarían a abrir 76.572 expedientes, que corresponden igualmente a esas cuatro compañías, y que hoy en día se conservan en el Centro de Documentación de la Menoría Histórica de Salamanca, dentro del fondo documental denominado Archivo Ferroviario de la Depuración.

Con el restablecimiento paulatino de las libertades políticas durante la transición democrática, se facilitaría la vuelta del exilio de un buen número de españoles que se vieron obligados a abandonar España. Entre ellos se encontraban, sólo en Norte, unos 1.100, entre desaparecidos y huidos al extranjero. En la segunda mitad de la década de los setenta y durante la de los ochenta llegarían a las oficinas de la Dirección de Personal de RENFE peticiones de pensiones que se adeudaban, revisiones de computación de años de servicio, aquellos que habían sido durante tantos años negados por la superioridad. En definitiva, una transición hacia el reconocimiento de los derechos tan largamente obviados por una justicia doblegada a la Dictadura Franquista.

Teniendo muy presente toda esta secuencia histórica, en los próximos capítulos nos adentraremos en los procedimientos que se pusieron en marcha en las cuatro principales compañías ferroviarias anteriores a la constitución de RENFE. Posteriormente centraremos nuestra atención en el período en el que RENFE asumió y concentró el procedimiento con la finalidad de concluirlo a mediados de la década de 1940. La reapertura del proceso de readmisión en 1950, su desarrollo y resolución, así como las medidas puestas en marcha desde mediados de la década de 1960 y hasta la terminación del régimen con la muerte del dictador serán también materia de análisis en el presente estudio.

Al igual que hicimos al finalizar el epígrafe dedicado a la reorganización de la red en el territorio administrado por la República, en el siguiente cuadro se recogen, de forma sintética, los principales hitos legislativos que afectaron tanto a la explotación de la red ferroviaria durante el período franquista como al proceso de depuración del personal ferroviario.

Cuadro 3.7. Legislación y normativa vinculada a la explotación ferroviaria y al procedimiento de depuración del personal ferroviario puesto en marcha por el Gobierno de Francisco Franco

Fecha y tipo de disposición	Objeto	Observaciones
Bando de declaración de Estado de Guerra de la Junta de Defensa Nacional de 28 de julio de 1936, publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de 30 de julio de 1936.	Establecer el Estado de Guerra en todo el territorio nacional y someter a la jurisdicción de Guerra y la sanción por el procedimiento sumarísimo a quienes incurran en rebelión.	Los funcionarios, Autoridades o Corporaciones que no prestaran el inmediato auxilio serían suspendidos de sus cargos, sin perjuicio de la correspondiente responsabilidad criminal.
Decreto Ley 108, de 13/09/1936 de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional, publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de 16 de septiembre de 1936.	Se declaran fuera de la Ley los partidos del Frente Popular y se dispone la separación definitiva del servicio de los funcionarios que “hubieran contribuido con su actuación política y social significada a que España llegara al estado de anarquía y barbarie” que aún “padecían algunas provincias” (sic).	
Orden de 26 de octubre de 1936.	Mediante la que se obliga a los funcionarios a reincorporarse a sus destinos.	Se disponía de un plazo de 10 días, tras la ocupación oficial de una población, para la incorporación a sus puestos de los

Fecha y tipo de disposición	Objeto	Observaciones
		funcionarios ausentes.
Decreto-Ley de 5 de diciembre de 1936. (BOE 9/12/1936).	Se dictan reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados.	Aquellos que por su conducta se consideren contrarios al Movimiento Nacional.
Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937.	Se otorga a la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles la competencia para los nombramientos y ascensos de personal en las compañías ferroviarias.	
Ley de 10 de febrero de 1939, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 14 de febrero de 1939.	Dispone la Depuración de los empleados públicos en las zonas ocupadas por el ejército de Franco.	
Decreto de 27 de febrero de 1939.	Se dispone la Depuración de funcionarios de Corporaciones y Empresas concesionarias de Servicios Públicos, sirviéndose de las mismas normas establecidas para los empleados públicos.	El encargado de llevar a cabo el proceso en las compañías ferroviarias será la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles.
1 de abril de 1939.	Proclamación del Bando de finalización de Guerra.	
Circular de MZA de 4 de abril de 1939.	Se dan a conocer las disposiciones del Servicio Militar de Ferrocarriles en el caso de detención de agentes ferroviarios por la autoridad militar.	Todo agente quedará suspenso de empleo y sueldo a partir del tercer día de ausencia o detención. Cuando la ausencia rebasara los 30 días, a partir del 31 causará baja en la empresa. Demostrada documentalmente la puesta en libertad, la compañía podía darle el reingreso de forma provisional, informando de ello al Capitán de la Unidad de Ferrocarriles que se encontrara al cargo. No obstante, tanto en este caso como si hubiera causado baja, el Capitán de la Unidad de Ferrocarriles le abriría el oportuno expediente y la Jefatura Militar resolvería en definitiva. Además, la Jefatura Militar de Ferrocarriles podría imponer sanciones por la actuación política o social de los agentes durante la Guerra Civil, teniendo estos agentes la posibilidad de revisión de la sanción ante la autoridad militar.
Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 1 de septiembre de 1939.	Sobre Depuración del personal ferroviario.	Se dispone que la depuración se hiciera exclusivamente por los Consejos Directivos de cada compañía ferroviaria, siguiendo las normas establecidas en la Ley de 10 de febrero de 1939 y dando cuenta de sus resoluciones provisionales a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera. Las compañías ferroviarias

Capítulo 3. El estallido de la Guerra Civil y su impacto en la reorganización de la red ferroviaria.
El inicio de los procesos depuradores

Fecha y tipo de disposición	Objeto	Observaciones
		recuperarían las competencias para los nombramientos y ascensos de su personal.
Ley de 1 de marzo de 1940 (BOE de 2 de marzo de 1940).	Para la Represión de la Masonería y el Comunismo.	
Orden de 15 de julio de 1940 (BOE 20 de julio de 1940).	Se crea el Negociado Auxiliar de Depuración de Personal de Compañías Ferroviarias.	
Acuerdo del Consejo Directivo de MZA de 23 de agosto de 1940.	Cese de las Comisiones Depuradoras de cada Servicio.	Se encomienda la misión a un Juez Instructor para cada Servicio, nombramientos que recayeron en abogados pertenecientes al Servicio de lo Contencioso.
Ley Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941. (BOE de 28 de enero de 1941).	Se constituye oficialmente la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).	
Decreto de RENFE de 1 de septiembre de 1941.	Se dispone que la Depuración del Personal Ferroviario que dependía de la Dirección General de Ferrocarriles pasara a depender del Consejo de Administración de RENFE.	Se crean tres zonas que se hacían corresponder con los ámbitos de explotación de Norte, MZA y Oeste-Andaluces. Cada una de ellas se encontraría al frente de un Juez Instructor.
Decreto de 25 de septiembre de 1941 (BOE de 6 de octubre de 1941).	Se dictan las normas de la depuración del personal perteneciente a RENFE.	
Acuerdo del Comité de Gerencia de RENFE de 8 de febrero de 1943.	Cesan en sus funciones los jueces instructores de cada una de las zonas y el Delegado del Consejo de Administración para la Depuración.	A partir de ese momento se haría cargo del proceso el Jefe del Servicio de Personal de RENFE.
Orden de Jefatura del Estado de 29 de diciembre de 1944 (BOE de 14 de enero de 1945. Fascículo único).	Reglamentación del Trabajo en RENFE.	
Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950.	Se autoriza a RENFE a recibir y a examinar las instancias de solicitud de reingreso que presentaran los agentes que fueron separados por el proceso de depuración de la década de 1940.	La fecha máxima para la presentación de solicitudes se fijó en el 28 de febrero de 1953.
Orden del Ministerio de Obras Públicas del 15 de marzo de 1965.	Autorizar a RENFE para que compute, tanto a los reingresados de la década de 1940 como a los de 1950, el tiempo de separación como de servicios prestados a RENFE, desde el 1º de febrero de 1941 hasta su reingreso.	Entre el 18 de julio de 1936 y el 31 de enero de 1941 sólo se computarían los servicios ferroviarios estrictamente prestados.
Decreto de 10 de noviembre de 1966, 2824/66 del Ministerio de Justicia (BOE 12 de noviembre de 1966).	Indulto total de sanciones por responsabilidades políticas.	El Ministerio de Justicia debía publicar las disposiciones que regularían este proceso de indulto. Según nota informativa elaborada por RENFE en 1973 dichas disposiciones aún no habían sido publicadas.
Decreto-Ley de Jefatura del Estado de 31 de marzo de 1969	Sobre prescripción de delitos anteriores al 1º de abril de 1939.	Los ministerios correspondientes debían publicar las disposiciones

Fecha y tipo de disposición	Objeto	Observaciones
(BOE 1º de abril de 1969).		complementarias para la aplicación del Decreto-Ley. Según nota informativa elaborada por RENFE en 1973 no existía constancia de su publicación.
Decreto núm. 3357 de 5 de diciembre de 1975 (BOE 24 de diciembre de 1975).	Sobre sanciones administrativas adoptadas de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939.	Dichas sanciones quedan revisadas de oficio y, en consecuencia, anulados sus efectos.
Real Decreto-Ley de 30 de julio de 1976. (BOE de 4 de agosto de 1976).	Sobre Amnistía.	

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación consultada.

Capítulo 4.- La depuración en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943

Como ya hemos presentado en el capítulo primero, la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España²⁰⁰ (en adelante Oeste) se constituiría con tal denominación a partir de la promulgación del Real Decreto Ley de 9 de septiembre de 1928, mediante el cual, el Estado, a raíz de la grave situación económica que venían atravesando las líneas de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, procedió al rescate²⁰¹ de éstas y a administrar, a partir de entonces, la explotación de una red ferroviaria que unía Madrid con Lisboa, discurría por las provincias más occidentales de la actual Castilla y León, a través de las líneas de Plasencia a Astorga, Ávila a Salamanca, Medina a Salamanca y Medina a Zamora, y accedía a la región gallega desde Astorga. Un año antes del comienzo de la Guerra Civil, en 1935, Oeste explotaba una red ferroviaria que contaba 1.587 kilómetros y con una plantilla que ascendía a 7.476 empleados²⁰², concentrándose una buena parte de los mismos en los Servicios de Estaciones (Movimiento), Vía y Obras y Material y Tracción.

El golpe de Estado del 18 de julio de 1936 triunfó en buena parte de las provincias en donde operaba Oeste. A finales del mes de julio de 1936 casi toda la red ferroviaria de esta compañía se encontraría dentro del territorio en poder de los sublevados. Sólo el tramo comprendido entre la estación de Navalморal de la Mata (Cáceres) y Madrid-Delicias seguiría aún en territorio controlado por el Gobierno de la República. No obstante, desde los primeros días del golpe, se constituyeron diversos focos de resistencia. Entre los días 20 y 28 de julio se desarrollaron, en las principales estaciones de la Red de Oeste, diversas jornadas de huelga en respuesta a la sublevación militar. También, en algunos enclaves ferroviarios, como Plasencia-Empalme y Navalморal de la Mata, se organizaron comités para asumir la explotación y hacer frente al avance del ejército sublevado. No obstante, estos últimos sucumbieron, entre los días 18 y 21 de julio, ante el avance del autoproclamado ejército nacional.

Así las cosas, la mayoría de la red de Oeste quedaría en manos de los militares sublevados. El personal, las instalaciones y los equipos quedarían a las órdenes de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, que supervisaría a partir de ese momento la explotación de la red ferroviaria hasta el final del conflicto y desempeñaría una férrea función de vigilancia sobre aquellos efectivos de personal que permanecieron en sus puestos de trabajo y no huyeron hacia las zonas controladas por el Gobierno de la República. Esta red quedaría organizada a partir de la estructura existente antes de que se iniciara el conflicto armado, aunque fijando, al igual que el resto de compañías, su sede provisional en Valladolid.

En el presente capítulo nos detendremos a analizar el proceso de depuración del personal de esta compañía, organizado y puesto en marcha desde los primeros momentos de inicio del conflicto armado y culminado durante la etapa de gestión y explotación por parte de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). Para ello contamos con una extensa documentación, compuesta por los informes de vigilancia de los cuerpos de seguridad franquista sobre el espectro ideológico en los principales núcleos ferroviarios de la compañía; a la que se suman también las relaciones e informes elaborados por los diferentes servicios de la compañía; las recomendaciones y normas establecidas por la dirección de Oeste para la puesta en marcha del procedimiento depurador, complementadas con las actas y relaciones elaboradas por el Consejo Directivo para la Depuración en esta compañía y las fichas

²⁰⁰ Sobre los orígenes y la evolución de la red de Oeste, véase COMÍN COMÍN, y otros (1998). *Op. cit.*

²⁰¹ Sobre las razones del rescate y las condiciones del mismo véase Ministerio de Obras Públicas (1940). Tomo II, pp. 111-123 y MUÑOZ RUBIO (1995). *Op. cit.*

²⁰² Según los datos publicados en MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). Tomo IV, pp. 136-137.

individuales que se generaron para cada uno de los empleados a los que se les abrió expediente y en las que se registraron los resultados del procedimiento depurador de cada uno de ellos. Toda esta documentación nos ha permitido conocer el escenario ideológico al que tuvieron que enfrentarse los militares sublevados. No obstante, la rápida ocupación de las ciudades y enclaves situados en el ámbito de explotación de Oeste no supuso la anulación inmediata de los ideales políticos de una buena parte del personal allí destinado, aunque sí que doblegó las capacidades de reacción que estos podían haber desarrollado de no haber triunfado la sublevación militar. Será quizá este sustrato ideológico el que realmente preocupó a los gestores de la red de Oeste durante todo el conflicto. El miedo a los sabotajes y a la actividad clandestina de los partidos y sindicatos en la red ocupada por el ejército sublevado, obligó a la compañía a tejer una tupida red de informantes que trabajarán con un objetivo claro: la detección de los desafectos con el denominado Movimiento Nacional y su conversión hacia los principios ideológicos que lo sustentaban, sin que por ello se viera resentido la explotación de un servicio ferroviario dentro de un contexto económico de guerra²⁰³.

4.1. Información y vigilancia ideológica en una red dividida. Los inicios de la represión

La rápida ocupación por parte de las tropas sublevadas de la práctica totalidad de la red de Oeste y el hecho de que el servicio debía ser restablecido cuanto antes para el movimiento de tropas hacia las líneas del frente, impulsó a los responsables de cada zona en conflicto a tomar medidas en contra de los que habían simpatizado con la sublevación militar, en el caso del lado republicano, y de los que todavía comulgaban con los ideales de la República, en el caso del ámbito territorial controlado por los militares golpistas.

Como ya hemos avanzado, el sector bajo control de la República quedó reducido, desde comienzos del año 1938, y tras el avance de las tropas del General Franco, al tramo final de la línea internacional comprendido entre la estación de Leganés y la madrileña estación de Delicias (15 kilómetros aproximadamente). Madrid concentraba, en el momento en el que se produjo el golpe de Estado, todas las cabeceras de los servicios de la red de Oeste y el consejo de dirección de la compañía. El estallido de la guerra propició que los sindicatos tomaran el control de la misma, organizando comités por cada servicio y rama de actividad. Entre sus primeras medidas, decidieron suspender del servicio y dar de baja definitiva en la empresa a los miembros del Consejo de Dirección y a aquellos jefes, técnicos o empleados de cualquier categoría que se hubieran adherido al bando sublevado.

A través de las relaciones publicadas en la Circular número 2 del Comité Central de Explotación de Ferrocarriles en Oeste, podemos conocer los listados con los nombres y cargos de los que fueron separados del servicio o jubilados por su adhesión al golpe de estado. En total el número de personas relacionadas asciende a 67. En un primer listado encontramos a once administradores (entre los que figura José Moreno Ossorio, que años más tarde se convertiría en Presidente de RENFE), que fueron suspendidos indefinidamente de sus funciones, sueldo y remuneraciones. En una segunda relación figuran 49 ferroviarios de

²⁰³ Un avance sobre el caso particular de Oeste fue presentada por este autor, a modo de comunicación, en el V Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Palma de Mallorca entre los días 14 al 16 de octubre de 2009, dentro de la subsesión que llevaba por título *Represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. La comunicación se encuentra disponible en el siguiente enlace: www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030203_Polo.pdf. Esta comunicación formaría parte, años más tarde de la siguiente obra colectiva. POLO MURIEL, Francisco (2011). “La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943”, pp. 299-326. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (Ed.). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

diferentes categorías y puestos dentro de la compañía, separados también del servicio con pérdida de todos los derechos. Entre ellos figuraban José Gil de Biedma²⁰⁴, Secretario del Consejo; Félix Boix Sáenz, Secretario Adjunto del Consejo; Luis de Cepeda y Casanova, Director-Adjunto; Enrique Paniagua y Porras²⁰⁵, Ingeniero Agregado a la Dirección; Juan y Alfonso Rózpide González, Jefe de la División de Contencioso y de Personal y Asuntos Sociales, respectivamente; Juan Nolla Badía, Ingeniero Jefe Agregado a la Dirección; Emiliano Tusset Payás, Subjefe de la División de Personal; Alfonso Rivero de Aguilar, Médico-Jefe. El resto de integrantes de esta segunda relación contaban con puestos de Jefes de Sección, otros eran oficiales administrativos y algún que otro factor. La tercera lista la componen 7 personas que fueron jubiladas por indicación del Comité. Con la excepción de un director (Luis Morales), el resto serían jefes de negociado, de estación, de oficina, inspectores y oficiales²⁰⁶.

El Comité Central de Dirección y Control de Oeste, compuesto por 10 miembros²⁰⁷, sería el que encabezara todo un entramado de comités que abarcaban a todos los servicios y áreas de la explotación y del mantenimiento del tramo bajo control de la República. En total se constituyeron 29 comités en los que participaron un total de 141 empleados²⁰⁸. Una de las labores que tuvieron encomendadas estos comités fue la elaboración de informes sobre el personal destinado en cada servicio. Lamentablemente nos han llegado muy escasas muestras de los mismos. El Comité de Oficina de la División de Material y Tracción de Oeste en Madrid elaboró, entre los meses de agosto de 1936 y abril 1938, una serie de informes sobre el personal adscrito a la mencionada oficina, cuyo número no superaba el medio centenar. En ellos se recoge una calificación ideológica pormenorizada de cada trabajador mencionado, su grado de adhesión y compromiso hacia el gobierno de la República, su participación o no en la huelga de 1934, así como su aptitud profesional. Finalizaba su categorización ideológica y profesional con una propuesta de sanción hacía el Comité que se basaba principalmente en la participación o no de los mismos en la huelga de octubre de 1934, único referente para medir el grado de adhesión con la República. El primero de los informes fue elaborado durante el mes de agosto de 1936 por uno de los delegados del Comité, a la sazón, perteneciente al

²⁰⁴ José Gil de Biedma Becerril y Oñate (1895-1973), conde de Sepúlveda, fue diputado a Cortes por el distrito electoral de Riaza-Sepúlveda durante seis legislaturas consecutivas, en el período comprendido entre el 14 de marzo de 1914 y el 15 de septiembre de 1923. Al comienzo de la Guerra Civil ostentaba el cargo de Secretario del Consejo de Administración en Oeste, puesto del que fue destituido por el Comité de Explotación de dicha compañía. A la constitución de RENFE pasaría a ostentar el cargo de Secretario General Adjunto en la nueva empresa pública. Con fecha 7 de octubre de 1941 sería nombrado Delegado del Consejo para los asuntos de la depuración, responsabilidad que ejercería hasta el 8 de febrero de 1943, cuando estos asuntos pasaron a ser competencia del Servicio de Personal y Asistencial Social de RENFE. Fuentes: Congreso de los Diputados. Índice Histórico de Diputados, 1810-1977, Hemeroteca de ABC y AHF, E-92-1.

²⁰⁵ Sobre la trayectoria vital de Enrique Paniagua y Porras, véase CUADROS TRUJILLO, Francisco y CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007). *Op. cit.*

²⁰⁶ COMITÉ DE EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES, Circular número 2, de fecha 14 de agosto de 1936.

²⁰⁷ Este Comité se encontraba integrado por: Rafael Durán Martín, Oficial Administrativo (UGT); Prudencio Jarque Pulido, Oficial Administrativo (UGT); Luis Navasa Merino, Oficial Administrativo (CNT); Francisco Pérez López, Oficial Administrativo (UGT); Felipe J. Ávila Calderón, Factor (No consta filiación); Antonio Gorris Camacho, Electricista (CNT); Manuel Gómez Núñez, Maquinista (CNT); Eugenio Ruiz Vázquez, Factor (UGT); Braulio J. Martínez del Sar, Oficial Administrativo (UGT) y Juan Pingarrón Otero, Oficial Administrativo (UGT). A la altura de finales de abril de 1939, Durán Martín (UGT), Navasa Merino (CNT), Pérez López (UGT) y Martínez del Sar (UGT) se encontraban detenidos. En esa misma fecha, Jarque Pulido (UGT), Ávila Calderón, Gorris Camacho (CNT), Ruiz Vázquez (UGT) y Pingarrón Otero (UGT) no se habían presentado aún a la empresa dentro de los plazos establecidos, solamente Gómez Núñez (CNT) lo había hecho. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste. Carpeta del Sr. Blanco*. Caja 267.

²⁰⁸ Dicho informe se encuentra en CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste. Carpeta del Sr. Blanco*. Caja 267.

personal administrativo de la citada oficina. El firmante del mismo indicaba en nota explicativa que el informe respondía a un criterio de máxima objetividad, realizado “con absoluta imparcialidad y desprovisto de toda pasión personal”. No obstante, reconocía las dificultades para realizar una calificación exacta, debido a las limitaciones de conocimiento que él mismo tenía sobre el conjunto del personal. En materia de calificación política, en una escala que iba desde la expresión “indeseable” a la de “muy buena”, el personal técnico superior era el que concentraba las mayores sospechas y críticas, así como el personal administrativo. En cambio, en materia de competencia profesional, será sólo el personal técnico superior el que siga concitando las peores calificaciones. Descripciones como las que constan en el breve informe del Ingeniero Subjefe son bastante explícitas: “su actitud en octubre fue de verdadero ensañamiento contra nuestros compañeros de Vigo, achacándole la mayor parte del daño que estos recibieron, su actitud durante aquellos días era de auténtica flamenquería, haciendo gala del uniforme militar y de una pistola que constantemente llevaba en la mano. La opinión de este comité es que debe (debía) ser expulsado sin más contemplaciones”. En materia de competencia profesional el informe también expresaba con meridiana claridad la opinión que les merecían determinados empleados. En este caso citamos la descripción que se aporta sobre un oficial administrativo: “no es posible asegurar que pertenezca a ningún partido político, pues su vagancia es tal que ni aún para esto debe reunir energías suficientes. No es aventurado suponer que su ideología es derechista y desde luego amigo del soplo y la confidencia a los jefes, concretamente a su jefe y cuñado (...). A pesar de todo esto lo que más pesa en el ánimo de este comité es su nulidad absoluta para cualquier clase de trabajo por incapacidad y por vago, pues difícilmente se encontraría otro individuo que reuniese tan alto grado de cualidades negativas. La opinión del Comité es que debe ser expulsado”²⁰⁹.

Desde luego algún efecto debieron tener estos informes de agosto de 1936 pues en el elaborado ya en el mes de abril de 1938 no aparecen en la lista determinados nombres de empleados de los que ya se tenía una opinión negativa en agosto de 1936. Las calificaciones que se recogen en el informe de abril de 1938 son en su mayor parte positivas para el todo el personal reseñado.

En cambio, del lado ocupado por los sublevados sí que se conserva un importante fondo documental compuesto por informes y relaciones encargados por aquellos gestores de Oeste que habían podido salir de Madrid y llegar hasta Valladolid. Serán estos los que quieran conocer de cerca cuál había sido el impacto de la sublevación militar en la plantilla y en qué grado su personal aceptaba o no la nueva situación impuesta por la fuerza de las armas. Ante esta situación se solicitaron, a todos los servicios y a todos sus jefes de sección, la elaboración de informes detallados sobre cada uno de los empleados que tuvieran adscritos y en donde se informara, además, sobre la adhesión o no al nuevo régimen y se diera a conocer cuál era su filiación política y sindical, así como otros antecedentes, que serían de gran utilidad tanto para los militares que iniciaron el proceso de depuración en la compañía como para la Junta Depuradora que se constituirá tras la finalización de la Guerra. Entre los datos que se demandaban de oficio se encontraban los relativos a su participación o no en la huelga de octubre de 1934 y a si votó o no en las elecciones de 16 de febrero de 1936, a partir de las cuales accedió al gobierno de la República el Frente Popular.

Para la elaboración y la compilación de esta información la compañía ya contaba con una experiencia previa. No era la primera vez que las compañías ferroviarias se veían obligadas a informar sobre las filiaciones políticas y sindicales de su personal. Existía un bagaje, en cuanto a la organización e institucionalización de estos procesos, que se había ido conformando desde que comenzaron a declararse las primeras huelgas en los ferrocarriles

²⁰⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

españoles. Estas jornadas de protesta, como ya se ha expuesto en el capítulo segundo, fueron contestadas desde la patronal ferroviaria con despidos de los líderes sindicales y de aquellos trabajadores más significados²¹⁰. Será a raíz de estos sucesos cuando las empresas comiencen a anotar en los expedientes de sus trabajadores todas estas incidencias y a compilar, por tanto, informes que constituirán la base de la documentación que se irá recopilando a partir del mes de julio de 1936.

Los primeros informes empezarían a ser elaborados, por tanto, a los pocos días de que la situación empezara a estar controlada por aquellos militares golpistas que se habían hecho con el poder en los territorios que fueron ocupando. Se tiene constancia que desde el mes de agosto de 1936 comenzaron a emitirse los primeros. Concretamente la 3ª Sección de Movimiento sería una de las primeras en compilar información de diferente procedencia sobre el personal adscrito a los tramos entre Plasencia-Ciudad y Guijuelo y Campillo y de determinadas estaciones de la línea entre Ávila y Salamanca. La información provenía de los ayuntamientos en donde residían los empleados y del propio servicio. En éste y en el resto de informes realizados figuraban, a modo de relación, los nombres y apellidos, la categoría laboral, la residencia, el nombre de los partidos políticos o sindicatos a los que habían pertenecido y el cargo dentro de los mismos, así como todas las observaciones que consideraban necesarias sobre cada trabajador²¹¹. Se informaba también si habían abandonado o no el servicio para marcharse al frente, si habían fallecido y las circunstancias de sus muertes, además de su ideología política y sindical, así como su filiación si esta era conocida, se daba a conocer si era o no un ferviente católico y un buen trabajador²¹².

Algunos de estos informes nos permiten palpar algunas reticencias por parte de los responsables de los servicios a los que, en primera instancia, se les encargó que realizaran esta labor de información y nos muestran algunas sospechas de las jefaturas de servicio, en torno a determinados agentes, a los que consideraban que estaban siendo encubiertos por sus jefes inmediatos para salvaguardarles de posibles represalias por parte de las nuevas autoridades militares. Como ejemplo, en la información sobre el personal de Movimiento de la 2ª Sección, fechada en Arroyo-Malpartida el 14 de septiembre de 1936, en su primera página figura a mano la expresión: “muy mal hechos” y junto a la firma del inspector de dicha sección, Damián Maestu García, figura en una anotación hecha a mano la indicación: “actualmente se encuentra detenido (desde febrero de 1937)”²¹³.

En otro informe volvemos a encontrar esas mismas reticencias, como las que realizaba a través de una nota fechada el 27 de diciembre de 1936 el Inspector de la 3ª Sección, apellidado Márquez, con residencia en Salamanca. En la nota informaba al Jefe de la División de Asuntos Sociales y Personal de Oeste del envío de varios informes sobre el personal de su servicio y aclaraba que en ellos sólo se hacía referencia a la actuación de los agentes respecto a su trabajo. Sobre la actuación política y social de los mismos declara que éstas “van controladas por las autoridades”. Respecto a la laboriosidad de los agentes a su cargo el Inspector destaca el cambio generado en ellos a partir del triunfo del golpe de estado. Si hasta ese momento la mayoría de los agentes intentaban cumplir con su trabajo “saliendo del paso”, a partir del 19 de julio esta actitud había cambiado. El trabajo se había incrementado y los agentes demostraban “mayor interés”. El autor del informe entendía que este cambio de actitud podía obedecer “al control ejercido en los centros de trabajo por parte de la autoridad

²¹⁰ Véase PLAZA PLAZA, Antonio (2012). *Op. cit.*

²¹¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Oeste: *Antecedentes y disposiciones sobre Depuración en Zona Nacional. Subcarpeta: Movimiento 3ª Sección. Informes*. Caja 267.

²¹² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Oeste: *Antecedentes y disposiciones sobre Depuración en Zona Nacional. Subcarpeta: Movimiento 2ª Sección. Informes del Servicio del Destacamento*. Caja 267.

²¹³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Oeste: *Antecedentes y disposiciones sobre Depuración en Zona Nacional. Subcarpeta: Movimiento 2ª Sección. Informes del Servicio del Destacamento*. Caja 267.

militar”, o a que “entre los agentes se había producido una reacción favorable”. Destacaba que la anterior actitud podía también obedecer al hecho de la presión ejercida por los directivos de sus organizaciones (sindicatos y partidos políticos). Indicaba que algunos se encontraban identificados con esos ideales, pero otros actuaban por el temor a las constantes amenazas.

El Inspector Márquez argumentaba que para él era muy difícil conocer la inclinación ideológica de sus empleados debido a que las labores de captación se solían hacer después de las ocho horas de trabajo y que en las estaciones “los agentes encargados de propagar su ideas, tenían la cautela de hacerlo en forma que no llegaran a oídos de sus jefes”. Esta afirmación parece que no gustó a sus superiores y en nota manuscrita, anexa a este informe del Inspector, firmada pero ilegible, se tachaba al informe de Márquez de “estar hecho con mucho miedo o con muy poca honradez”. Se consideraba como “inadmisible que un inspector no conociese a fondo el personal de su Sección en todos sus aspectos”. Se declaraba incierto “que los agitadores marxistas hicieran su labor ocultamente, puesto que se jactaban de ello”. Entendía que mientras “no (dijera) diga nombres no habrá medio humano de saber los dos o tres agentes que sobradamente se conoce su actuación. En cambio sí se dio prisa en enviar a ciertos indeseables al sector de operaciones”²¹⁴. No obstante, la mayoría de los informes que se elaboraron serían aceptados por la dirección de la compañía y éstos comenzarán a intensificarse a raíz de la promulgación, dentro del territorio ocupado por los sublevados, del Decreto número 108, dado en Burgos el 13 de septiembre de 1936 y firmado por el Presidente de la Junta de Defensa Nacional, el General Miguel Cabanellas²¹⁵.

Como ya se ha tratado en el capítulo anterior, tanto el Decreto 108 como el fechado el 5 de diciembre de 1936, dictando las reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados,²¹⁶ constituyeron las bases para la institucionalización de las primeras actuaciones represivas impulsadas por los sublevados sobre el mundo laboral. Ahora bien, ¿en qué medida estas disposiciones aceleraron el proceso de identificación de desafectos en la Red de Oeste? ¿Cuántos ferroviarios de esta compañía se vieron afectados por estos primeros decretos? ¿Se pudo llevar a cabo esta tarea en una situación de guerra que se prolongará durante más de dos años desde la publicación de estas dos primeras disposiciones depuradoras? Pues bien, a éstas y a otras preguntas intentaremos dar respuesta en función de la información existente en las fuentes documentales que se conservan sobre el período bélico. Éstas permiten aproximarnos, siempre desde una perspectiva muy parcial (la del bando sublevado), al conocimiento del clima político y sindical que rodeaba al colectivo ferroviario de Oeste en los meses previos al golpe militar y cómo se desarrolló éste en algunas de las estaciones de la compañía, además del grado de resistencia que hubo por parte de los ferroviarios destinados en dichas estaciones durante el 18 de julio y durante los meses posteriores. Estas relaciones e informes nos permiten también conocer cuántos trabajadores existían a fecha de 18 de julio en buena parte de las estaciones de la red de Oeste, cuántos abandonaron sus puestos para luchar contra los militares sublevados y las milicias falangistas y cuál era la inclinación ideológica dominante y el grado de compromiso político que se encontrarán en Oeste los militares y civiles que comiencen a detentar el poder suplantado a la República durante el verano de 1936.

²¹⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Movimiento 3ª Sección. Informes de las autoridades y del servicio sobre el personal de Movimiento adscrito a las líneas de Oeste entre Plasencia-Ciudad y Arapiles y entre Ávila y Salamanca*. Caja 266.

²¹⁵ PRESIDENCIA DE LA JUNTA DE DEFENSA NACIONAL. Decreto núm. 108 de fecha 13 de septiembre de 1936, publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, de 16 de septiembre de 1936, número 22.

²¹⁶ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 9 de diciembre de 1936.

4.1.1. De la resistencia al obligado acomodo

Como hemos anticipado, el golpe de Estado encontraría resistencias en los núcleos ferroviarios más nutridos de personal. En el caso de la red de Oeste contamos con documentación que nos permite conocer detalles de algunos sucesos que tuvieron lugar, tanto el día 18 de julio como sucesivos, en las estaciones de Cáceres, Arroyo-Malpartida, Palazuelo-Empalme, Navalmoral de la Mata, Vigo, Monforte de Lemos y El Ferrol, entre otros. En la mayoría de estas estaciones se secundó una huelga general que se llevó a cabo, en protesta y en contestación a la sublevación, entre los días 20 y 28 de julio. En algunas estaciones, como la de Arroyo-Malpartida²¹⁷, el seguimiento del paro en el depósito de dicha estación trajo como consecuencia la detención de siete trabajadores que habían formado parte del comité de huelga. Estos se habían opuesto a la salida de determinadas circulaciones (como la del directo a Salamanca) y llegaron a incautar las comunicaciones de la estación. A la altura del primero de agosto de 1937 los siete huelguistas continuaban aún detenidos. Otros compañeros, que no tuvieron una actitud tan destacada como los anteriores, continuaban trabajando por esa mismas fechas en sus destinos, aunque algunos de ellos, un año después del golpe, seguían siendo considerados por la empresa como “izquierdistas peligrosos”²¹⁸.

Pero quizá los hechos más significativos se darían en las estaciones de Plasencia-Empalme y en la de Navalmoral de la Mata. En cuanto a la primera, a partir del informe que realizó la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad (Ministerio de Orden Público) durante el año 1938²¹⁹, podemos conocer cómo se organizó la resistencia al avance de los sublevados y cuál era el clima de movilización política y sindical anterior al 18 de julio de 1936 en este núcleo ferroviario, en donde, según esta fuente, la influencia tanto del Partido Socialista Obrero Español como del Sindicato Nacional Ferroviario era más que notoria.

El informe cuenta que en la estación de Plasencia-Empalme se enteraron del levantamiento militar a través de la radio. A partir de ese momento los trabajadores se reunieron en la Casa del Pueblo en sesión permanente y el día 19 se presentó en la estación de Empalme Régulo Casillas, presidente del Sindicato Nacional Ferroviario en la estación de Arroyo-Malpartida, con la orden de formar un comité, con amplias facultades, que se hiciese cargo de todos los servicios. Fueron designados, como presidente, el factor Juan Canales Gómez, como secretario, el mozo Miguel de la Mano Gago y, como vocales, el lampista Apolinar Sánchez Fraile y el factor Zacarías Palacios Pablo.

La resistencia al avance de los golpistas en Plasencia-Empalme se limitó, según el informe, a un grupo de ferroviarios armados, que se desplazaron hasta Malpartida de Plasencia, en donde fueron repelidos por los falangistas, muriendo al menos dos ferroviarios de Empalme. Regresaron a la estación como pudieron y el temor se extendió entre la población residente. Con la entrada de las tropas nacionales, los ferroviarios que acudieron armados hasta Malpartida de Plasencia fueron detenidos. Las familias de éstos fueron desalojadas de las viviendas que ocupaban y se vieron obligadas a marcharse a vivir a casas particulares, situadas a dos kilómetros de la estación, cerca de la casa taberna denominada “El Pericón”. A esta casa solían acudir muchos ferroviarios y en ella se recogían ciertas cantidades de dinero destinadas a los hijos pequeños de los detenidos. Por ese motivo se creyó

²¹⁷ Sobre los sucesos de la estación de Arroyo-Malpartida y sobre la Guerra Civil y la represión en la provincia de Cáceres, véase CHAVES PALACIOS, Julián (1996), *La represión en la provincia de Cáceres durante la guerra civil (1936-1939)*, Cáceres, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura.

²¹⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Oeste: Antecedentes y disposiciones sobre Depuración en Zona Nacional. Subcarpeta: Movimiento 3ª Sección. Informes*. Caja 266.

²¹⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad (Ministerio de Orden Público) del año 1938 sobre el personal de la estación de Palazuelo-Empalme y Arroyo*. Caja 266.

en un principio que el Socorro Rojo Internacional funcionaba en dicha estación. A la altura de 1938, las reuniones que se celebraban en tabernas próximas a este enclave ferroviario eran consideradas como muy peligrosas, ya que a ellas acudían una serie de empleados que se distinguieron por sus tendencias izquierdistas y que prestaban sus servicios en Empalme. Entendían que en ellas se podían tramitar actos de sabotaje. Por ello los informes de investigación proponían intensificar la vigilancia a éstos y enviar trasladados a enclaves ferroviarios como era el de Empalme a empleados afines al Movimiento para infiltrarse entre ellos y conseguir informaciones de interés²²⁰.

Por su parte, la estación de Navalmoral de la Mata resistiría hasta el día 21 de julio ante el avance de los sublevados. El comité de esta estación estuvo liderado, entre otros ferroviarios, por el alcalde de la localidad, el factor Victorio Casado y por el maquinista Blas Medinabeitia. De los 112 agentes que tenía la estación de Navalmoral el 18 de julio de 1936, 35 de ellos se replegarían hacia Madrid, ante el avance de las tropas que procedían de Trujillo, llevándose consigo varias locomotoras. De estos 35 trabajadores, 32 serían dados de baja por la Junta Depuradora de Oeste a partir de su constitución en el mes de octubre de 1939. Este grupo de trabajadores despedidos de Navalmoral constituirá el 17% del total de las separaciones definitivas que decreta la Junta Depuradora de Oeste²²¹.

Una vez que la Jefatura Superior Militar de Ferrocarriles se hizo con el control de casi todas las líneas que componían la Red de Oeste, el personal que quedó subordinado al poder militar no tuvo más remedio que acomodarse a una nueva situación si quería mantener su empleo, su libertad y su vida. Además, esta jefatura militar ampliaría aún más sus competencias sobre las compañías a partir de la publicación de la Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937²²². Ésta prohibía a las compañías admitir nuevo personal directamente y delegaba en la Jefatura Militar de Ferrocarriles dicha provisión. El fin no era otro que el de seleccionar a aquellos candidatos que demostraran, por sus antecedentes, su adhesión incondicional al nuevo régimen. Así, las nuevas contrataciones de personal eventual que se realizaron durante la Guerra estuvieron, en principio, fuera de toda duda. No obstante, se conocía que buena parte de los trabajadores de plantilla de Oeste eran o habían sido militantes de izquierdas y que, por esa circunstancia, debían de ser vigilados con el fin de evitar, sobre todo, actos de sabotaje en las instalaciones ferroviarias, como el que acaeció el 23 de diciembre de 1937 en la propia estación de Cáceres, el denominado “complot de Cáceres”²²³, que se saldó con la detención y el posterior fusilamiento del maquinista Samuel García, por colocar petardos de vía en la playa de clasificación de la estación e impedir que ese día se realizaran las maniobras y el removido de vagones²²⁴.

Todas estas prevenciones ante los sabotajes se trasladaron al papel mediante las “Instrucciones sobre Vigilancia e Investigación del personal ferroviario de Oeste”²²⁵. El documento que las recoge, aunque no está fechado, se conserva junto a otros informes elaborados durante el año 1937. Las instrucciones, elaboradas ante el temor de que se produjeran altercados o sabotajes en las líneas explotadas por la Compañía, venían a

²²⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria del personal ferroviario de la Compañía del Oeste Sector Valencia de Alcántara-Leganés fechado en Valladolid a 5 de marzo de 1938 dirigido al Comisario Jefe de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad-Sección Quinta*. Caja 266.

²²¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes sobre el asunto de Navalmoral de la Mata y sobre las readmisiones de Navalmoral*. Caja 267.

²²² Esta Orden sería derogada por el Decreto de 1 de septiembre de 1939 por el que se restablecería a los Consejos Directivos de cada compañía ferroviaria la competencia para los nuevos nombramientos de personal y ascensos. Además, mediante este mismo Decreto, también se encomendaría a los Consejos Directivos de cada compañía ferroviaria el desarrollo de los procesos de depuración en sus respectivas empresas.

²²³ Sobre el denominado complot de Cáceres véase CHAVES PALACIOS, Julián (1996). *Op. cit.*

²²⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Carpeta de Antecedentes*. Caja 266.

²²⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Carpeta de Antecedentes*. Caja 266.

recomendar en primer lugar una relación muy estrecha entre la compañía y la Sección de Ferrocarriles de la Comisaría General de Seguridad, con el fin de comunicarse todas las sospechas o temores y evitar así alteraciones producidas por sabotajes en las líneas.

El segundo punto de estas instrucciones recomendaba que, dado el número de agentes de la compañía (cifrado sin ninguna precisión entre los 10.000 y 12.000 agentes), la acción de investigación y vigilancia de la red se dividiera en núcleos o secciones, siguiendo la organización de servicios existente en la compañía, designándose un jefe en cada uno de ellos, el cual no tenía por qué ser el de mayor categoría, más bien debía ser el que mereciera la entera confianza de la Policía y de la Dirección por sus capacidades, imparcialidad e inteligencia.

El tercero apuntaba a la imposibilidad de comenzar con la misma intensidad los trabajos en todos los grupos. Esta circunstancia obedecería a que no todo el territorio se encontraría todavía en manos de los golpistas. Por ello se instaba a que se pusiera de acuerdo el Jefe de la Sección 5ª (Valladolid) con la Dirección de la compañía, para determinar las agrupaciones en las que conviniera comenzar los trabajos de investigación.

El cuarto punto proponía un orden de trabajo para cada grupo que consistía en la confección de una ficha ferroviaria de cada agente, haciendo constar en ella cronológicamente los distintos servicios y residencias, facilitándose así el conocimiento de los distintos jefes que lo habían tenido a sus órdenes. Se recomendaba posteriormente una clasificación de las fichas por orden de urgencia en la investigación, de acuerdo al Jefe del grupo o núcleo y de los funcionarios de la compañía y de la Policía que se le asignaran, a tenor de las sospechas que recayesen sobre el daño que el agente pudo llegar a hacer, tanto por sus antecedentes como por su situación actual en el servicio. Una vez clasificados se procedería a practicar la investigación personal compuesta por los informes respecto a la actuación anterior y posterior al “Movimiento Nacional”, recogidos de las autoridades, compañeros y jefes del agente, de una y otra época. Se recomendaba además que, siempre que se dedujeran relaciones importantes con organizaciones extremistas se pondría en conocimiento con la Brigada Social, con el fin de recabar toda la información que fuera posible al respecto. Si durante la investigación se conocieran circunstancias importantes en contra de los interesados se pondría en conocimiento de los jefes de la Compañía, encargados de la confección del fichero.

El quinto punto indicaba que, una vez realizada la investigación para cada agente, se propondría, si hubiese alguna determinación a tomar con el mismo, la detención, baja, traslado, vigilancia, amonestación, etc. Se deberían de tener en cuenta en estos casos: la exaltación ferviente de ideas extremistas, sobre todo anarquistas y comunistas, de los agentes; las malas costumbres, “ya que es muy difícil el cambiar sinceramente a determinados individuos”; la confianza en las informaciones que hayan servido de base a la investigación; la importancia y responsabilidad del servicio que el agente tuviese encomendado; y, por último, el mejor o peor servicio profesional que el agente preste a la Compañía.

El sexto punto hacía referencia a los ficheros. Se volvía a insistir en que la confección de los mismos correspondería a la propia compañía, facilitando copia a la Policía, sin perjuicio de sustituir o ampliar las fichas con datos procedentes de otras fuentes de investigación. Tendrían prioridad las fichas de aquellos agentes que tuvieran ya antecedentes en la Policía o en la compañía. Los Jefes encargados del fichero, de común acuerdo con la Policía, establecerían las providencias que estimasen oportunas. De las detenciones, bajas y traslados que se dictasen se informaría al Servicio Militar de Ferrocarriles (SMF). Además, se pondrían en el conocimiento del SMF todas las informaciones que afectaran a agentes considerados peligrosos, aún en el caso, en que no se creyera conveniente llegar a tomar con ellos ninguna de las determinaciones anteriormente citadas.

Las directrices para el envío de toda esta información dirigida al SMF serían concretadas a comienzos de julio de 1938 por el Servicio Nacional de Ferrocarriles. En ellas

se especificaban que sólo serían admitidos los informes y documentos solicitados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles y que las compañías tendrían que remitir cuatro ejemplares que serían entregados al Servicio Nacional de Ferrocarriles, otro a la Jefatura Militar de Ferrocarriles, otro a la Comisaría del Estado existente en cada compañía y un cuarto que se remitiría a la compañía peticionaria²²⁶.

Toda esta labor de investigación permitió a las nuevas autoridades políticas y militares y a las empresas tener un conocimiento bastante certero sobre su personal y sobre el grado de adhesión al nuevo régimen. Un buen ejemplo lo tenemos en la Memoria sobre el personal ferroviario de la segunda circunscripción de Oeste, con sede en Salamanca, adscrito a las líneas Medina-Frontera Portuguesa; Astorga-Plasencia-Empalme, Zamora-Medina y Salamanca-Ávila, dirigida al Comisario-Jefe de la Sección Quinta de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad con sede en Valladolid²²⁷.

La memoria aporta una información general sobre la organización de los servicios, sobre el número de efectivos de personal de cada uno de ellos y sobre la actividad política y sindical de estos mismos empleados. Culmina con datos numéricos de afiliación y con las medidas que se recomendaban para conseguir toda la información posible sobre el personal más significado políticamente. El informe, firmado en mayo de 1938, fue redactado por agentes del Servicio Nacional de Seguridad. En el mismo, como hemos anunciado, se clasificaba ideológicamente al conjunto de trabajadores de cada servicio. Esta información había sido extraída de los estadillos que fueron elaborando cada uno de los servicios desde el mismo verano de 1936 y de los datos suministrados por aquellos empleados que desempeñaban funciones de informantes, así como a partir de la información proporcionada por los propios ayuntamientos, comandancias de la Guardia Civil, jefaturas locales de Falange, etc.

En cuanto al Servicio de Material y Tracción, el informe indicaba que era uno de los que, desde el punto de vista policial, requería una mayor atención, puesto que era en él en donde se encontraban los trabajadores más significados políticamente y los que más daño podían hacer al servicio ferroviario. Indicaba el informe que, antes del estallido de la guerra, el grueso de la plantilla de este servicio había pertenecido al SNF. Se sospechaba además que estos trabajadores pudieran haber sido los responsables de las sustracciones de mercancías en ruta, cuestión ésta que golpearía a la explotación ferroviaria durante todo el conflicto y se mantendría durante buena parte de la década de 1940. La plantilla de este servicio, a la altura de mayo de 1938, se distribuía de la siguiente manera:

Cuadro 4.1. Distribución de la plantilla del Servicio de Material y Tracción en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938

Servicio de Material y Tracción	Personal Fijo	Personal Eventual	Total Personal
Salamanca	510	115	625
Total Circunscripción	611	134	745

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca, sobre el personal ferroviario de Oeste adscrito a las líneas Medina-*

²²⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Carpeta de *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste*. Caja 267.

²²⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca, sobre el personal ferroviario de Oeste adscrito a las líneas Medina-Frontera Portuguesa (2 ramas); Astorga-Plasencia-Empalme, Zamora-Medina y Salamanca-Ávila, dirigida al Comisario-Jefe de la Sección Quinta de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad con sede en Valladolid. A mano, en la portada, figura el nombre de Sr. Rózpide. Fechado en Salamanca el 3 de mayo de 1938*. Caja 266.

Frontera Portuguesa (2 ramas); Astorga-Plasencia-Empalme, Zamora-Medina y Salamanca-Ávila, dirigida al Comisario-Jefe de la Sección Quinta de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad con sede en Valladolid. Salamanca, 3 de mayo de 1938. Caja 266.

Cuadro 4.2. Distribución, por ideología política, de la plantilla del Servicio de Material y Tracción en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938

Ideología Política	Número aproximado
Derechas	20
Izquierdas	75
UGT, comunistas y CNT	535
Significados	50
Indiferentes	65
Total	745

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,... Doc. cit.

El Servicio de Movimiento, al igual que el de Material y Tracción, estaba considerado también como uno de los que concentraban “más elementos de tipo social avanzado” y en “el aspecto de delincuencia vulgar, (era) éste el más interesante”. Su nutrida plantilla se distribuía de la siguiente forma:

Cuadro 4.3. Distribución de la plantilla del Servicio de Movimiento en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938

Servicio de Movimiento	Personal Fijo	Personal Eventual	Total Personal
Salamanca	389	83	472
Total Circunscripción	901	119	1020

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,... Doc. cit.

Cuadro 4.4. Distribución, por ideología política, de la plantilla del Servicio de Movimiento en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938

Ideología Política	Número aproximado
Derechas	38
Izquierdas	100
UGT, comunistas y CNT	663
Significados	69
Indiferentes	150
Total	1.020

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,... Doc. cit.

En cambio, el Servicio de Vía y Obras era, según el informe, donde se encontraba “la masa ferroviaria que desde el punto de vista político-social había destacado menos”. El

motivo, según el informe, obedecería a que “la mayor parte de sus empleados residían a lo largo de las líneas, en poblaciones rurales y aldeas de reducido censo obrero”. Por eso, se consideraba que a estas zonas había llegado menos el “veneno de los propagandistas” y se notaba un poco más la influencia de la “masa española que se conservaba más pura”. Se destacaba, no obstante, que los elementos más destacados pertenecían a las secciones con residencia en Salamanca. El personal de este servicio se distribuía según se indica en el siguiente cuadro:

Cuadro 4.5. Distribución de la plantilla del Servicio de Vía y Obras en las secciones Tercera, Cuarta y Quinta, mayo de 1938

Servicio de Vía y Obras	Personal Fijo	Personal Eventual	Vacantes	Total Personal
Sección Tercera (Salamanca-4 Distritos)	240	20	2	262
Sección Cuarta (Distrito de Cantalapiedra, Distrito de Salamanca y 2 Distritos en Fuente de S. Esteban)	232	50	-	282
Sección Quinta (Zamora-4 Distritos)	239	29	52	320
Total Circunscripción	711	99	24	864

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,... Doc. cit.

Cuadro 4.6. Distribución, por ideología política, de la plantilla del Servicio de Vía y Obras en las secciones Tercera, Cuarta y Quinta, mayo de 1938

Ideología Política	Número aproximado
Derechas	40
Izquierdas	70
UGT, comunistas y CNT	450
Significados	24
Indiferentes	280
Total	864

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,... Doc. cit.

El resumen general de la circunscripción por servicios, en el que se indicaba que se encontraba incompleto en cuanto al Servicio Sanitario, era el siguiente:

Cuadro 4.7. Distribución de la plantilla de los Servicios de Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras y Sanitario en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938

Servicios	Material y Tracción	Movimiento	Vía y Obras	Sanitario	Total Personal
Salamanca	625	472	71	8	1.176
Total Circunscripción	745	1.020	864	-	2.629

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,... Doc. cit.

Cuadro 4.8. Distribución, por ideología política, de la plantilla de los Servicios de Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras y Sanitario en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938

Ideología Política	Número aproximado
Derechas	98
Izquierdas	245
UGT, comunistas y CNT	1648
Significados y peligrosos	143
Indiferentes	495
Total	2629

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,... Doc. cit.

El informe indicaba también que el número de trabajadores con una ideología política de derechas procedía de los datos que habían proporcionado dos agentes que contaban con mucha antigüedad dentro de la empresa y que habían residido durante muchos años en la ciudad de Salamanca. Se informaba que este grupo de empleados conceptuados como de derechas coincidía con el número de miembros de la asociación “Unión Nacional”, creada durante los años 1933 y 1934 con el fin de contrarrestar el avance de la ideología marxista durante dichos años, singularmente la que podía ejercer el Sindicato Nacional Ferroviario²²⁸.

Como apunte se informaba también que desde el estallido de la Guerra la parroquia del barrio de la estación había aumentado mucho su número de feligreses. Se apostillaba que “muchos de los que acudían ahora no lo hacían antes de estallar la Guerra”. El análisis se cerraba con la afirmación de que “una gran mayoría de estos trabajadores eran y seguían siendo marxistas” y que sólo a algunos, sometidos por el control de las autoridades militares, se les oía decir: “nos estaban engañando, no nos daban nada de lo que prometían, ahora nos pagan nuestras horas extraordinarias, etc.” Este mantenimiento de los ideales izquierdistas era achacado al hecho de que “estos trabajadores no habían sufrido los horrores de la tiranía marxista durante el Movimiento” y “por la carencia de fuerza moral de los Jefes y la transigencia de algunos de ellos”²²⁹.

²²⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,...Doc. cit.

²²⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,...Doc. cit.

Concluía el informe en la necesidad de disponer de unos confidentes escrupulosamente seleccionados entre el personal. Designar uno o dos funcionarios de la sección con residencia en los grandes núcleos ferroviarios, con la exclusiva misión de vigilar los lugares de concurrencia habitual del personal y con la obligación de dar cuenta periódicamente de las evoluciones que iba sufriendo el personal a través del tiempo, con el fin de ir acopiándose de datos y seleccionando lenta y escrupulosamente al personal peligroso. Se consideraba que de esta manera este personal se sentiría vigilado y perfectamente controlado. Se indicaba también la necesidad de completar un fichero de significados y peligrosos que tendrían que estar separado del resto de la masa ferroviaria. Consideraban también la necesidad de verificar la labor de captación e ir inclinando, por convencimiento, la voluntad de estos agentes “hacia las nuevas disciplinas”. En cuanto a los jefes, se recomendaba establecer una observancia sobre los mismos y trasladar a aquellos que manifestaran una escasa voluntad o moral o fueran transigentes. Por último, se recomendaba continuar con la vigilancia *in itinere* (subir y bajar de los trenes en cualquier estación), ya que “era en estos espacios cuando los agentes suscriben frases bien reveladoras de lo que pasa en el ánimo de los ferroviarios” y permitía conocer sustracciones y sabotajes realizados en ruta²³⁰.

Otro caso particular lo encontramos en el centro ferroviario de Vigo, que a la altura del 20 de enero de 1938 contaba con una dotación de personal que se situaba en torno a los 1.100 trabajadores, de los cuales unos 700 eran de plantilla y el resto eran eventuales que habían ingresado con posterioridad al triunfo del golpe de Estado en esta ciudad. El informe, elaborado por miembros de la Jefatura de Seguridad Interior, aportaba también una clasificación del personal de plantilla con arreglo a su ideología política y social, que se muestra a continuación y que nos vuelve a presentar un espectro ideológico volcado claramente hacia la izquierda, al encuadrar como marxistas al 54,28% de la plantilla y al 14,29% dentro de la izquierda moderada. La mayoría de ellos pertenecientes al Servicio de Material y Tracción, “integrado en su mayoría por personal obrero”, y al Servicio de Movimiento²³¹.

Cuadro 4.9. Distribución, por ideología política, de la plantilla de Oeste en Vigo, enero de 1938

Ideología Política	Número aproximado
Derechas	60
Izquierda moderada	100
Marxista	380
Apolíticos	160
Total	700

Fuente: CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal ferroviario de Vigo, perteneciente a los Ferrocarriles del Oeste de España dirigida a la Comisaría General de la Jefatura de Seguridad Interior, Orden Público e Inspección de Fronteras-Sección Quinta. Fechada en Vigo el 20 de enero de 1938.* Caja 266.

Tras esta clasificación el informe argumenta el porqué de la existencia de un número bastante considerable de ferroviarios de ideología marxista. Consideraban los autores del informe que, aunque la actividad política de los mismos era nula en dichos momentos por el

²³⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca*,...Doc. cit.

²³¹ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal ferroviario de Vigo, perteneciente a los Ferrocarriles del Oeste de España dirigida a la Comisaría General de la Jefatura de Seguridad Interior, Orden Público e Inspección de Fronteras-Sección Quinta. Fechada en Vigo el 20 de enero de 1938.* Caja 266.

control que la autoridad militar ejercía sobre los organismos y dependencias ferroviarias, así como por la vigilancia constante que se hacía en los lugares de reunión (tabernas y bares) era evidente que las ideas marxistas no habían sido erradicadas por diversos motivos. Lo achacaban en parte a que la ocupación de Galicia había sido bastante rápida y, por tanto, la población ni había sufrido “las calamidades y los horrores de la zona roja” ni las penalidades propias de la Guerra. También se argumentaba una falta de labor de captación por parte de Falange. Al igual que en el caso de Salamanca, se indicaba también la existencia de una excesiva tolerancia de sus Jefes, a los cuales se les acusaba de “coquetear con elementos del Frente Popular, tolerando excesivas libertades y dando concesiones al personal”. Esto había motivado que estas jefaturas no tuvieran en ese momento la fuerza moral suficiente para enderezar la situación. Continuaban diciendo que el personal marxista había sido beneficiado con traslados, ascensos o alguna otra clase de ventajas en detrimento del personal con ideas derechistas. Reconocían también que el personal calificado como marxista era el más capacitado para el trabajo. Esta situación generaba un sentimiento de cohibición dentro el personal clasificado como de derechas, resultando, de este estado de cosas, que este grupo de personal no manifestase antecedentes y datos a los servicios de información al ver que se seguían manteniendo determinados privilegios en una parte del personal de ideología marxista²³².

Sobre el grupo de empleados considerados como apolíticos, que representaba el 22,86% de la plantilla de Vigo, se puntualizaba que la mayoría de estos últimos habían pertenecido al SNF y habían cotizado para los seleccionados de 1934. Consideraban, por tanto, que este número de apolíticos podría ser arrastrado sin dificultad por la mayoría marxista. Sobre el resto del personal de plantilla se mencionaba que los pertenecientes a los servicios de Sanidad, integrado por médicos de la compañía y practicantes, eran todos ellos afectos al Movimiento Nacional. En cuanto al personal de Vía y Obras y al de Reclamaciones, por no constituir un núcleo numeroso de obreros, ni haber en él preponderancia de elementos izquierdistas, ni ningún ferroviario que se hubiera significado, no eran objeto de atención en esta Memoria²³³.

En cuanto al personal eventual se informaba que estaba compuesto por unos cuatrocientos agentes, todos ellos ingresados después de la sublevación militar. Indicaba el informe que cincuenta de ellos se presentaron voluntariamente en la estación en los primeros momentos del golpe de Estado, ofreciendo sus servicios en vista de la falta de personal y afirmando su adhesión incondicional al nuevo régimen. El resto del personal fue ingresando a medida que se fue necesitando mano de obra, los cuales tuvieron que presentar un informe expedido por las autoridades, en los que se observaba que la mayoría de estos habían militado en organizaciones obreras de extrema izquierda, aunque el informe aclaraba que militar en estas organizaciones era requisito indispensable para poder trabajar. Se aportaba el dato de que en estas admisiones intervino el Jefe de la 3ª Demarcación de Movimiento, el cual favoreció, por su afinidad ideológica, a estos trabajadores eventuales²³⁴.

Finalizaba el informe con unas conclusiones en las que se proponían unas medidas similares a las recomendadas para la plantilla de la circunscripción de Salamanca. Se calificaba al centro ferroviario de Vigo como foco marxista y quizá, de toda la zona ferroviaria de la España liberada, era el que presenta mayor porcentaje de extremistas. Se destacaba también su estrecha relación con el otro centro ferroviario de tradición marxista como era el de Monforte de Lemos. Se afirmaba que desde ambos centros había salido la mayor parte del personal ferroviario que en ese momento prestaba sus servicios, como

²³² CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal ferroviario de Vigo*,... Doc. cit.

²³³ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal ferroviario de Vigo*,... Doc. cit.

²³⁴ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal ferroviario de Vigo*,... Doc. cit.

destacados, por todo el sector ferroviario de Madrid. Se apuntaba también otro factor a tener en cuenta y era el hecho de que por el Puerto de Vigo penetraban considerables cantidades de material de guerra que después era transportado por ferrocarril por personal afecto y no afecto a la causa. Por todo ello los agentes de seguridad recomendaban una serie de medidas con el fin de ejercer una labor preventiva y de vigilancia hacia todo el personal, sin que ello implicase coacción o violencia sobre el mismo. Apuntaban a la psicología y costumbres de los gallegos quienes, “reservados de por sí y desconfiados son poco dados a facilitar la misión policial”. Para ello se recomendaba contar con confidentes que vigilaran los lugares donde el personal se reunía en sus ratos de ocio. Que se evitara en lo posible que se escucharan las emisiones de radios rojas. Elaborar un fichero, que comprendiese a todo el personal, reseñando en el mismo todos aquellos datos o antecedentes de interés policial. Se recomendaba también atraer al personal ferroviario a la disciplina de la Falange “para que se haga sentir a éstos el resurgimiento nacional”. En cuanto a los jefes se proponía que observaran “una verdadera justicia en las decisiones de interior de la compañía, sin admitir titubeos”²³⁵.

Otra memoria, en esta ocasión perteneciente al sector entre Valencia de Alcántara y Leganés, fechada en Valladolid a 5 de marzo de 1938 y dirigida al Comisario Jefe de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad-Sección Quinta, nos permite conocer también interesantes detalles sobre de una línea ferroviaria próxima al frente de guerra, en su tramo más cercano a Madrid, al que se conocía como Sector de Operaciones. La línea entre Valencia de Alcántara y Leganés contaba con 1.600 agentes ferroviarios, de los cuales 730 eran de plantilla, 425 eran interinos y 445 eran eventuales. En el momento en el que se suscribió el informe, este sector ferroviario se encontraba dividido en dos circunscripciones. Una primera comprendía el trayecto entre Valencia de Alcántara y Navalморal de la Mata (de 200 kilómetros aproximadamente) y la segunda se extendía entre Navalморal de la Mata y Leganés, también con una extensión aproximada de 200 kilómetros y conocida como el Sector de Operaciones²³⁶.

La información aportada sobre la ideología política del personal de plantilla que trabajaba en el tramo comprendido entre las estaciones de Valencia de Alcántara y Navalморal de la Mata, compuesto por 570 empleados, arrojaba una tendencia política que difería un poco con respecto a las anteriormente apuntadas para los casos de Salamanca y Vigo. En este caso, la representación de las ideologías políticas de izquierda se reducía al 40,70%, si bien el informe avanzaba que un 39,47% estaban considerados como apolíticos. Sobre estos últimos el informe indicaba como en los informes anteriormente comentados que, “si bien pertenecieron en otro momento a organizaciones sindicales, podían ser aprovechados ahora por la Falange”. “En Arroyo (continuaba el informe) la mayoría del personal que antes pertenecía al SNF ahora están afiliados a Falange y a su centro sindical”. Apuntaba también que los dirigentes de estas organizaciones sindicales, “que podían haber ejercido una fuerte influencia sobre este personal apolítico”, huyeron hacia Madrid, como ocurrió con los del depósito de Arroyo, o fueron puestos a disposición militar. Otros habían sido seleccionados para su separación del empleo. Se mencionaba, además, que a lo largo de este tramo ferroviario por la provincia de Cáceres se habían renovado todos los puestos de jefatura. Estos nuevos jefes, en unión de los empleados de derechas de confianza, ejercían una discreta

²³⁵ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria sobre el personal ferroviario de Vigo*,... Doc. cit.

²³⁶ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria del personal ferroviario de la Compañía del Oeste, Sector Valencia de Alcántara-Leganés, dirigido al Comisario Jefe de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad-Sección Quinta. Valladolid a 5 de marzo de 1938*. Caja 266.

vigilancia sobre todo el personal y especialmente entre los más significados por sus tendencias izquierdistas²³⁷.

Sobre el personal eventual se indicaba que ascendía a los 450 y que fueron ingresando a medida que el servicio ferroviario lo fue demandando, sobre todo al incrementarse la explotación ferroviaria en esta línea en un cincuenta por ciento aproximadamente, al realizarse por ésta el servicio combinado entre Norte y MZA. Los empleados que fueron admitidos estaban clasificados en un 60 por ciento como apolíticos, en un 20 por ciento de derechas y el 20 por ciento restante los componían trabajadores con un perfil ideológico ubicado en la izquierda moderada (13,33 %) y en el marxismo (6,67 %)²³⁸.

El Sector de Operaciones, cuyos centros principales se encontraban en las estaciones de Naval Moral de la Mata, Talavera de la Reina y Villaluenga, fue uno de los últimos ocupados por el ejército nacional entre finales de 1937 y comienzos de 1938. Al parecer la mayoría del personal de este tramo ferroviario huyó hacia Madrid con la retirada de las tropas republicanas. Por ese motivo hubo necesidad de enviar a este sector a personal de otros destinos y, no sólo de la compañía explotadora, sino también de otras. Su plantilla fue renovada totalmente, quedando constituida por personal nuevo y elegido entre los de confianza, por tratarse de una zona próxima al frente enemigo²³⁹.

Sobre la ideología del personal allí desplazado para cubrir las necesidades del servicio existen contradicciones que se pueden apreciar tras realizar una lectura a los informes que elaboró la compañía durante esos años. En uno se cuenta que este sector de operaciones se encontraba constituido por personal nuevo y elegido entre los de confianza por tratarse de una zona próxima al frente enemigo²⁴⁰ y en otro se indicaba que, por la urgencia de la situación, en los traslados de personal a este sector, procedentes de otras estaciones (una buena parte de ellos llegados desde Galicia), no fueron tenidos en cuenta los antecedentes políticos. Se sabía que entre los destacados a este sector de operaciones existían empleados “que se habían llegado a significar por sus ideas marxistas y que, en un primer momento habían logrado eludir la actuación de las autoridades militares”. El informe lanzaba sus sospechas acerca de que “pudo existir algún interés en favorecer a estos trabajadores, que de haber continuado en sus anteriores destinos hubieran sido detenidos o separados del servicio por su conducta política y social anterior al estallido de la guerra”. Sólo el personal eventual parecía estar fuera de toda duda respecto a sus ideas políticas ya que para solicitar el ingreso debían aportar certificados de las autoridades correspondientes en sus lugares de residencia y ser aprobada su incorporación a la compañía por parte de la autoridad militar²⁴¹.

Las contradicciones que se aprecian en estos dos informes nos vienen a presentar dos realidades bien diferentes. Una que nos mostraba una aparente normalidad dentro del territorio controlado por los sublevados y otra, más difícil de desentrañar (sólo mediante la existencia de una tupida y efectiva red de investigaciones internas), que nos informaba que, dentro del sector ferroviario, existía aún un escenario ideológico, muy decantado hacia la izquierda, que era conocido de sobra por los militares, los directivos y los jefes de Oeste y con el que tuvieron que convivir a lo largo del conflicto y con posterioridad al mismo.

²³⁷ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria del personal ferroviario de la Compañía del Oeste, Sector Valencia de Alcántara-Leganés...* Doc. cit.

²³⁸ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria del personal ferroviario de la Compañía del Oeste, Sector Valencia de Alcántara-Leganés...* Doc. cit.

²³⁹ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informe de la Brigada Social respecto al Sector de Operaciones de Oeste, fechado en Valladolid en el mes de febrero de 1938*. Caja 266.

²⁴⁰ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria del personal ferroviario de la Compañía del Oeste, Sector Valencia de Alcántara-Leganés...* Doc. cit.

²⁴¹ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informe de la Brigada Social respecto al Sector de Operaciones...* Doc. cit.

El personal del Sector de Operaciones lo componían 585 empleados, de los cuales 160 eran de plantilla, 225 interinos y 200 eventuales. La inmensa mayoría de los mismos estaban conceptuados como de derechas y apolíticos, ya que en casi su totalidad estaba compuesto por personal antiguo perteneciente a la antigua Escala Militar de Complemento, muchos de los cuales se hallaban retirados, acogidos a la Ley de Retiro Militar (Ley Azaña). No obstante, se indicaba que, por la urgencia de la situación, en los traslados de personal a este sector procedente de otras estaciones, no fueron tenidos en cuenta los antecedentes políticos. Se sabía que entre los destacados a este sector de operaciones existían empleados que se habían llegado a significar por sus ideas marxistas y que, en un primer momento habían logrado eludir la actuación de las autoridades militares. El informe sospechaba de la existencia de algún interés en favorecer a estos trabajadores, que de haber continuado en sus anteriores destinos hubieran sido detenidos o separados del servicio por su conducta política y social anterior al estallido de la guerra. El informe continúa diciendo que todo el personal que fue destacado al sector cumplió con su cometido, los izquierdistas por el afán de borrar sus faltas anteriores y los considerados como personas de orden, por el entusiasmo que ponían en la causa. El informe también hace hincapié en el malestar que tenían los ferroviarios de orden (adictos a la causa) que habían solicitado el traslado voluntario al sector de operaciones. Estos empezaron a cobrar, como el resto de los allí destinados, una dieta por trabajar fuera de su localidad de residencia. Pero al personal voluntario se le retiraría este complemento por el destino, mientras que al personal que tuvo que marchar de forma forzosa (izquierdistas) le fue mantenido²⁴².

A continuación el informe realiza un repaso por los servicios que trabajaban en el sector de operaciones. Así, el Servicio de Tracción se encontraba integrado por personal procedente del Regimiento de Ferrocarriles. A estos, por ser de procedencia muy diversa, no se les había podido realizar los informes oportunos. No obstante, el informe indicaba que se les podía considerar en su inmensa mayoría como personas de orden, al ser buena parte de ellos militares retirados a consecuencia de la “ley Azaña”²⁴³. Al personal eventual del sector también se le considerada adherido a la causa sublevada, ya que para solicitar el ingreso debían aportar certificados de las autoridades correspondientes en sus lugares de residencia.

Seguidamente el informe centra su atención en individuos concretos, con antecedentes izquierdistas, muchos de los cuales procedían de Galicia. El personal interino procedía de otras secciones de la compañía, que prestaban servicio por tiempo limitado, siendo también la mayor parte de ellos originarios de Galicia. Igualmente, el 67 por ciento estaban conceptuados como apolíticos, el 21 por ciento se encontraban ubicados dentro de la izquierda moderada, el 7 por ciento eran marxistas y el 5 por ciento restante estaban considerados de derechas²⁴⁴.

La estación de Plasencia-Empalme era también objeto de atención de los servicios de seguridad franquista. Aunque a la altura de 1938 este núcleo ferroviario ya no representaba un peligro para los sublevados, la cercanía al frente y la tradición socialista imperante en la zona de influencia de la estación constituía, no obstante, una cuestión que no podía caer en el olvido. Según consta en uno de los informes, también elaborados por los servicios de seguridad, tanto el PSOE, como el SNF, afecto a la UGT y las Juventudes Socialistas tuvieron

²⁴² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informe de la Brigada Social respecto al Sector de Operaciones...* Doc. cit.

²⁴³ Se denomina como Ley de Azaña al conjunto de decretos que se publicaron por el Gobierno Provisional de la República y que tuvieron como objetivo la reforma del Ejército, aquilando al máximo el elevado número de oficiales y jefes. La más conocida de las reformas fue la contenida en el decreto de 25 de abril de 1931 por el que se ofreció el retiro extraordinario, manteniéndoles el sueldo como si se encontrasen en activo a aquellos militares que aceptasen la oferta dentro de un mes desde la publicación. Véase ALPERT, Michael (1982). *La reforma militar de Azaña (1931-1933)*. Editorial Siglo Veintiuno. Madrid.

²⁴⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informe de la Brigada Social respecto al Sector de Operaciones...* Doc. cit.

una gran influencia sobre el colectivo ferroviario, principalmente entre los hijos de los ferroviarios y los ferroviarios solteros. A éstos se les acusaba de ser, antes del inicio de la guerra, los encargados de “formar las manifestaciones o jaleos callejeros de carácter social” y de no dejar “vivir a los pocos que no comulgaban con ellos en política”. Añadía el informe que la agrupación socialista de Plasencia-Empalme carecía de iniciativa propia y que recibía las órdenes desde la agrupación de Malpartida de Plasencia. Del mismo modo pasaba con la sección sindical, la cual obedecía las consignas de la estación de Arroyo-Malpartida²⁴⁵.

El informe también hacía referencia a los efectos que los movimientos revolucionarios de 1933 y de octubre de 1934 tuvieron sobre la población de la estación. Todos los movimientos políticos y sociales del Alto Alagón y del mismo Madrid, tenían a esta estación como referente de apoyo incondicional. Según el informe, en la revolución de octubre de 1934 “obraron en todo y sin discusión a las órdenes recibidas de Madrid, y después de sofocado el movimiento recaudaban todas las semanas cantidades que, juntamente con parte de las cuotas ordinarias, eran mandadas a Madrid para su distribución entre los marxistas detenidos”. De igual forma el documento también sacaba a colación el período electoral de febrero de 1936 y el apoyo mayoritario que allí se le dio al Frente Popular. El informe refiere también cómo fue recibida en la estación la noticia del asesinato de Calvo Sotelo, indicando que provocó algarabía en la estación, “bebiéndose varias botellas para festejar el acontecimiento”. En los días previos al estallido de la guerra el informe indica también que “a los pocos días del asesinato de Calvo-Sotelo recibieron la orden de Madrid para estar prevenidos y hacer frente a cualquier reacción de las derechas”. La orden no sería dada en la Casa del Pueblo sino en las afueras de la estación, donde los directivos de las sociedades acordaron acatar la orden y estar prevenidos²⁴⁶.

Según el informe el poder de movilización que tenían los socialistas en Plasencia-Empalme era muy relevante. Apunta que ante cualquier acontecimiento político-social “organizaban manifestaciones a las que concurrían todos los vecinos de la estación, que recorrían las calles con banderas, cantando himnos marxistas, dando vivas a Rusia y levantando el puño”. Estos gritos “arreciaban al pasar por frente de las casas de los que no simpatizaban con sus ideas”. Esta situación provocaba que todos los habitantes del poblado acataran, de mayor o menor grado, las consignas de la mayoría socialista. Alertaba el informe sobre la famosa taberna “El Pericón”, en donde se reunían casi todos los elementos izquierdistas y en la que sólo se hablaba de la situación de las familias de los ferroviarios que fueron detenidos tras la sublevación miliar y, en algunos casos, fusilados. Hacen mención al ambiente que generaban las propias mujeres de los detenidos, las cuales “sólo hablaban mal del Movimiento y que esta situación sólo generaba mal ambiente”. Se indicaba que estaban en contacto constante con los empleados de matiz izquierdista y censuraban las actuaciones de las autoridades y fuerzas nacionales. Parece ser que la Guardia Civil lo conocía, pero, según el informe, “no hace nada al respecto”. Se mencionaba el hecho de que fueron encontrados explosivos en las proximidades y que algunos guardias mantenían relaciones con estas mujeres. De ahí la pasividad que el informe denunciaba. Por eso consideraban conveniente que se marcharan de la estación y de su entorno, ya que allí no tenían posibilidades de conseguir ningún trabajo. En relación nuevamente con los hijos de los empleados, el informe resalta que, dado que la mayor parte del personal de la estación de Plasencia-Empalme tenía claras tendencias izquierdistas, los empleados de esta estación no consentían que sus hijos

²⁴⁵ CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad (Ministerio de Orden Público) del año 1938 sobre el personal de la estación de Palazuelo-Empalme y Arroyo*. Caja 266.

²⁴⁶ CDMH: Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad (Ministerio de Orden Público) del año 1938 sobre el personal de la estación de Palazuelo-Empalme y Arroyo*. Caja 266.

perteneciesen a las organizaciones juveniles de la FET y las JONS, contrariando así la voluntad de los niños²⁴⁷.

Ante escenarios como los descritos, la acción investigadora desarrollada en la retaguardia por la policía, apoyada por informantes existentes en el seno de la propia empresa, no descansará hasta conseguir silenciar a estos trabajadores y sumirlos en un obligado acomodo.

4.1.2. Los efectos cuantitativos de la depuración en la red de Oeste hasta la promulgación de la Ley de Depuración de Funcionarios Públicos

No se tiene una constancia fiel del número de trabajadores de la red de Oeste que se vieron afectados por los primeros decretos de separación de empleados, ni por los efectos que tuvieron todas las actuaciones que se pusieron en marcha desde la compañía en connivencia con las fuerzas militares y de seguridad del bando sublevado. No obstante, contamos con diversas relaciones que nos permiten aproximarnos, de forma más o menos cercana, a una realidad, aún a sabiendas de que los datos recogidos en las mismas no se refieren ni a todos los servicios ni a la totalidad de la plantilla de la compañía. Aún así, consideramos de interés dar a conocer algunos de estos datos.

La primera de las relaciones, que se elaboraron sobre el personal que había sido dado de baja en la compañía desde el 18 de julio de 1936, se encuentra fechada en Salamanca a 15 de febrero de 1937. En esta documentación no se incluye el personal de la primera sección de Vía y Obras, con sede en Talavera de la Reina, ni el que se encontraba aún en territorio controlado por la República. La información que se recoge en dicha relación se presenta por los motivos que provocaron la baja y, dentro de cada uno de ellos, por los servicios a los que pertenecían cada uno de los 562 empleados que constan en la misma. Los servicios más afectados por estas primeras bajas fueron el de Movimiento con 350 empleados (que representan el 62,28% del total), el de Material y Tracción con 145 (que equivalen al 25,80%) y el de Vía y Obras con 44 (que suponen el 7,82%). En esta primera relación aparecen también consignados los ferroviarios fallecidos. Dentro de esta casuística se especifican las muertes por fusilamientos de algunos de ellos, 12 de un total de 61. No obstante, entre los incluidos como fallecidos, constan también 6 trabajadores (todos ellos del Servicio de Movimiento) en los que figura entre paréntesis la condena impuesta por los tribunales militares: 3 de ellos constan con condenas de 30 años, 1 con una de 20 años y los otros dos con condenas de 12 años y un día²⁴⁸.

Todos los motivos de baja en el servicio que figuran en la relación están vinculados a circunstancias provocadas, en buena medida, por la situación de guerra. Sólo un único caso de baja por dimisión sería el que podría no tener relación con el contexto bélico. Aparte de las salvedades hechas con respecto a los posibles motivos que provocaran los fallecimientos de los agentes, debemos de fijar nuestra atención en el elevado número de agentes que se encontraban en paradero desconocido, que representan el 51,25% del total de las bajas. En este grupo se encontrarían buena parte de los ferroviarios que se trasladaron a territorio gobernado por la República para continuar prestando servicio o para alistarse en el ejército republicano o en las Milicias Populares Ferroviarias, concretamente en el Batallón Oeste, constituido y dirigido por ferroviarios procedentes de esta compañía²⁴⁹. Dentro de este grupo

²⁴⁷ CDMH: Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad (Ministerio de Orden Público) del año 1938 sobre el personal de la estación de Palazuelo-Empalme y Arroyo*. Caja 266.

²⁴⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes Blanco*. Caja 267.

²⁴⁹ Declaraciones realizadas a finales de diciembre de 1939 ante Blanco Valldepérez, vocal de la Junta depuradora de Oeste, por tres ferroviarios cuentan cómo se elegían los mandos de las Milicias Populares

destaca la fuerte presencia de personal del Servicio de Movimiento y, en segundo lugar, del Servicio de Material y Tracción. En opinión de la policía y de la empresa, ambos servicios concentraban a “los trabajadores más significados políticamente y los que más daño pueden hacer al servicio ferroviario”. Antes del estallido de la guerra el grueso de la plantilla del Servicio de Material y Tracción pertenecía al SNF. En cambio, en el Servicio de Vía y Obras se encontraba “la masa ferroviaria que desde el punto de vista político-social había destacado menos”, debido a “que la mayor parte de sus empleados están situados a lo largo de las líneas, en poblaciones rurales y aldeas de reducido censo obrero”. Por ello se consideraba que a estas zonas había llegado menos el “veneno de los propagandistas” y se notaba un poco más la influencia de la “masa española que se conservaba más pura”²⁵⁰.

Casi un año más tarde de la anterior relación, concretamente a fecha 31 de enero de 1938, dos nuevas relaciones que afectaban exclusivamente a los servicios de Movimiento y de Vía y Obras nos actualizan los datos referidos a 1937. La comparación entre ambas fechas nos permite comprobar, sobre todo, cómo el número de detenidos había crecido en ambos servicios, casi duplicado en el caso del Servicio de Movimiento (que pasó de 95 a 164) y aumentado en más de un cincuenta por ciento en el caso de Vía y Obras (que pasó de 22 a 35). En cuanto a los dados de baja por fallecimiento sin causa declarada (65), por el número tan relevante sobre el total y por el hecho de que se consignen por separado otras causas de fallecimiento (entre las que no figuran las producidas por fusilamiento), se podría considerar que una parte de las muertes obedecieran a acciones violentas, sobre todo en el caso del Servicio de Movimiento, en donde algunos de los considerados como fusilados en el listado de 1937 aparecen en este otro con la indicación de fallecido²⁵¹.

El últimos de los referentes que se ha podido identificar sobre el proceso de depuración desarrollado por la Jefatura Superior Militar de Ferrocarriles del ejército sublevado lo encontramos en el listado nominativo, manuscrito, que se conserva en el Archivo Histórico Ferroviario relativo a los separados de Oeste, elaborado por el Servicio de Personal y de Asistencia Social de RENFE²⁵² a efectos de la publicación en el año 1945 de la Reglamentación del Trabajo en RENFE²⁵³. En el documento se recogen los nombres de aquellos empleados que fueron dados de baja por la autoridad militar al estar incurso en el Decreto Ley de 5 de diciembre de 1936. De una relación de 241 personas, 80 se encontraban clasificados dentro de dicha casuística, otros 60 aparecían como dados de baja por condenas impuestas por los tribunales y por detenciones y los 101 restantes por otras circunstancias que no se detallan. Sobre esta fuente aportaremos más datos en el epígrafe dedicado a analizar el impacto de la separación definitiva sobre el conjunto de la plantilla de Oeste.

Ferrovias y, más concretamente, del Batallón Oeste. Las tres declaraciones, prácticamente coincidentes, indican que los empleados fueron conminados a integrarse en dicho Batallón bajo amenaza de pasar a formar parte de una lista de desafectos si no lo hacían. Por ello consideraban que la recluta tenía el carácter de forzosa. En cuanto a la elección de los mandos se informaba que estos eran escogidos en función de su grado de significación política y que el haber ostentado alguna graduación militar no suponía un argumento decisivo, ya que pesaba más la ideología que el grado. Si se contaba con graduación militar y la posición ideológica era de derechas, estos ferroviarios quedaban excluidos de las labores de mando. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes Blanco*. Caja 267.

²⁵⁰ Estas consideraciones y valoraciones se encuentran en CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Memoria de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca, sobre el personal ferroviario de Oeste adscrito a las líneas Medina-Frontera Portuguesa (2 ramas); Astorga-Plasencia-Empalme, Zamora-Medina y Salamanca-Ávila, dirigida al Comisario-Jefe de la Sección Quinta de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad con sede en Valladolid. Salamanca el 3 de mayo de 1938*. Caja 266.

²⁵¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes Blanco*. Caja 267.

²⁵² AHF, E-156-002.

²⁵³ Orden de 29 de diciembre de 1944, publicada en el BOE el domingo 14 de enero de 1945: Fascículo único.

4.2. La Ley de 10 de febrero de 1939 y su aplicación en la red de Oeste

Como ya hemos presentado en el capítulo anterior, tras la caída de Barcelona, tan sólo un día después de la aparición de la Ley de Responsabilidades Políticas²⁵⁴, se publicaría la Ley de 10 de febrero de 1939, dictada por el bando franquista. Esta ley disponía el inicio de la depuración de los funcionarios públicos que se encontraran en las zonas controladas por el ejército sublevado y ordenaba a los propios organismos oficiales la ejecución del procedimiento creando para ello tribunales específicos. La extensión, a partir del Decreto de 27 de febrero de 1939, de la mencionada ley a las corporaciones y empresas concesionarias de servicios públicos hacía entrar de lleno a las compañías ferroviarias en la dinámica de la depuración de personal, relevando así a la Jefatura Militar de Ferrocarriles en las funciones que hasta ahora había venido desempeñando en virtud de los decretos, que en torno a esta misma materia, fueron emitidos durante la segunda mitad de 1936 por las fuerzas sublevadas²⁵⁵. No obstante, al existir todavía una buena parte de expedientes pendientes de resolución por parte de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, con fecha 16 de mayo de 1939, el Comandante en Jefe del 1er. Batallón del Regimiento de Ferrocarriles, sito en Madrid, solicitaría al director de Oeste que agilizara la entrega al Capitán de la 1ª Unidad de dicho Batallón de la documentación complementaria (avales, informes, etc) que faltaran por remitir para resolver los expedientes del personal de Oeste que aún no había sido militarizado. El Comandante informaba en su escrito que la militarización o movilización del personal ferroviario, realizada de forma provisional, se había llevado a cabo de forma automática debido al número tan importante de agentes. El Comandante entendía que, si bien en los primeros momentos esas fórmulas eran las recomendables por la rapidez de las resoluciones y del trámite, “aplicadas de forma permanente pueden resultar injustas ya que llevan a utilizar a algunos agentes que no lo merecen y, por el contrario, dejan de movilizarse algunos otros que aunque aparentemente culpables, un ligero examen de su actuación permite hacerse cargo de que, al menos con carácter provisional, pueden ser utilizados (militarizados para poder trabajar) inmediatamente”²⁵⁶.

La apertura de esta nueva etapa y la obligación de solicitar el reingreso por parte de aquellos trabajadores que no lo hubieran hecho con anterioridad a las autoridades militares sublevadas, provocaría la llegada de un verdadero aluvión de solicitudes. Tras la ocupación de Madrid por las tropas franquistas se recibirían en las oficinas de Oeste cerca de 1.600 solicitudes de reingreso, que corresponderán, en una gran mayoría, tanto a los empleados que tenían su residencia en Madrid y que no la abandonaron mientras duró la guerra como a los que llegaron a la capital huyendo del avance de los sublevados. Como veremos más adelante, esta cifra de solicitudes vendrá a coincidir prácticamente con el número de trabajadores en activo a los que la Junta Depuradora de Oeste abrió expediente.

Aunque la actividad depuradora se fuera concentrando en los juzgados y tribunales depuradores que empezaron a constituirse en cada una de las compañías, la tutela militar seguía estando muy presente. Prueba de ello es el escrito que, con fecha 22 de septiembre de 1939, remitía el Capitán de la 2ª Unidad del 1er. Batallón del Regimiento de Ferrocarriles nº 1, sita en Salamanca, Juan Sánchez, al Director de Oeste en el que se le trasladaba un escrito recibido de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, fechado el 19 de septiembre de

²⁵⁴ Sobre las consecuencias de esta Ley, véase ÁLVARO DUEÑAS (2006).

²⁵⁵ Nos referimos al Decreto Ley 108, de 13/09/1936 de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional por el que se declaraba fuera de la Ley los partidos del Frente Popular y se disponía la separación definitiva del servicio de los funcionarios que “hubieran contribuido con su actuación política y social significada a que España llegara al estado de anarquía y barbarie” que aún “padecían algunas provincias” (sic). Y al Decreto-Ley de 5 de diciembre de 1936 por el que se dictaron reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados contrarios al “Movimiento Nacional”.

²⁵⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste*. Caja 267.

1939, mediante el cual se establecían unas reglas de comunicación entre la empresa y el estamento militar en relación con el proceso de depuración. En dichas reglas se indicaba que la compañía debía informar de cada caso, remitir las propuestas de readmisión, de separación y de sanción a la Jefatura Militar y ésta debía dar su aprobación al respecto, así como de las revisiones que se iniciaran. Esta información actualizada pretendía mantener vivo el archivo de personal que existía en la Jefatura Militar de Ferrocarriles y conocer la situación del personal respecto a su movilización (militarización) o desmovilización (no militarizado)²⁵⁷.

De entre los trabajadores que solicitaron su reingreso destacarán, entre todos ellos, los que formaron parte de los diferentes comités de explotación que funcionaron en Madrid durante la Guerra. A continuación se muestra un cuadro que recoge la composición de cada uno de ellos, la filiación sindical y la situación de estos trabajadores a menos de un mes desde que acabara el conflicto.

Cuadro 4.10. Relación y composición de los Comités de Explotación de Oeste en la ciudad de Madrid, 1939

Nombre del Comité	Número de miembros	Categorías profesionales	Filiación sindical	Situación a 27 de abril de 1939
Comité Central de Dirección y Control	10	- 6 Of. Admtvo. - 2 Factores - 1 Electricista - 1 Maquinista	UGT: 6 CNT: 3 No consta: 1	Detenidos: 4 No presentados: 5 Presentados: 1
Comité de Oficina de los Servicios de Secretaría y Personal	2	- 2 Of. Admtvo.	UGT: 2	Detenidos: 2
Comité de Oficina de la División de Vía y Obras – Primer Comité	3	- 2 Of. Admtvo. - 1 Delineante	UGT: 1 CNT: 1 No consta: 1	No presentados: 2 Presentados: 1
Comité de Oficina de la División de Vía y Obras – Segundo Comité	2	- 2 Of. Admtvo.	No consta: 2	Presentados: 2
Comité del Servicio Sanitario	4	- 1 Of. Admtvo. - 1 Médico - 1 Practicante - 1 Factor Practicante	No consta: 4	No presentados: 1 Presentados: 3
Comité Obrero de Brigadas de Vía y Obras	4	- 1 Obrero - 1 Obrero eventual - 1 Subcapataz - 1 Ayte. Albañil	No consta: 4	Presentados: 4
Comité del Taller de Material Fijo de Vía y Obras	4	- 1 Oficial Soldador - 1 Soldador - 2 Ayudantes	No consta: 4	Presentados: 4
Comité de Oficina de Servicios Varios	5	- 3 Of. Admtvo. - 1 Encargado Oficina Contencioso - 1 Practicante	UGT: 3 No consta: 3	Detenidos: 1 Presentados: 4
Comité de Oficina del Servicio de Contabilidad	5	- 5 Of. Admtvo.	UGT: 1 No consta: 4	Detenidos: 1 No presentados: 2 Presentados: 2
Comité de Oficina del Servicio de	4	- 4 Of. Admtvo.	UGT: 2 CNT: 1	No presentados: 3 Presentados: 1

²⁵⁷ CDMH. Carpeta de Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste. Caja 267.

Nombre del Comité	Número de miembros	Categorías profesionales	Filiación sindical	Situación a 27 de abril de 1939
Intervención – Primer Comité			No consta: 1	
Comité de Oficina del Servicio de Intervención – Segundo Comité	4	- 4 Of. Admtvo.	UGT: 2 No consta: 2	No presentados: 2 Presentados: 2
Comité de Oficina del Servicio de Material y Tracción – Primer Comité	5	- 3 Of. Admtvo. - 1 Jefe de Negociado - 1 Delineante	UGT: 2 No consta: 3	No presentados: 1 Presentados: 4
Comité de Oficina del Servicio de Material y Tracción – Segundo Comité	5	- 4 Of. Admtvo. - 1 Delineante Pral.	UGT: 4 No consta: 1	No presentados: 1 Presentados: 4 (1 de ellos se suicidó).
Comité de Maquinistas del Depósito de Madrid	4	- 2 Maquinistas - 1 Maquinista Aux. - 1 Fogonero	CNT: 1	Presentados: 4
Comité del Taller del Depósito de Madrid	9	- 1 Of. Ajustador - 2 Of. Caldereros - 1 Of. Montador - 1 Of. Tornero - 1 Montador - 2 Ayte. Montador - 1 Peón	No consta: 9	No presentados: 1 Presentados: 8
Comité del Recorrido y Depósito de Madrid	5	- 2 Of. Carpinteros - 1 Of. Guarnecedor - 1 Ayte. Electricista - 1 Peón	No consta: 5	No presentados: 1 Presentados: 4
Comité del Taller General de Villaverde	12	- 1 Of. Muellero - 1 Ayte. Muellero - 1 Afilador - 1 Carpintero - 1 Soldador - 2 Aytes. Ajustadores - 1 Of. Tornero Carp. - 1 Of. Guarnecedor - 2 Aytes. Carpinteros - 1 Of. Pintor	No consta: 11 UGT: 1	No presentados: 4 Presentados: 8 (1 era el Alcalde de Villaverde – José Marcos)
Comité de Oficina del Servicio de Movimiento – Primer Comité	3	- 3 Of. Admtvo.	UGT: 2 No consta: 1	Presentado: 1 Detenidos: 2
Comité de Oficina del Servicio de Movimiento – Segundo Comité	3	- 3 Of. Admtvo.	UGT: 1 No consta: 2	Presentado: 1 No presentados: 2
Comité de Factores de la Estación de Madrid	8	- 8 Factores	No consta: 8	Presentados: 5 Detenido: 1 Fallecido: 1 No consta: 1
Comité del Personal de Trenes de la Estación de Madrid	6	- 4 Guardafrenos - 2 Conductores	No consta: 6	Presentados: 4 No presentados: 2
Comité de Mozos	7	- 4 Mozos Autº	UGT: 1	Presentados: 2

Nombre del Comité	Número de miembros	Categorías profesionales	Filiación sindical	Situación a 27 de abril de 1939
del Servicio de Movimiento de la Estación de Madrid – Primer Comité		- 1 Mozo Guardaguasas - 1 Capataz de carga - 1 Mozo Fijo	No consta: 6	No presentados: 3 Detenidos: 2
Comité de Mozos del Servicio de Movimiento de la Estación de Madrid – Segundo Comité	3	- 3 Mozos Autº	No consta: 3	Presentados: 3
Comité del Taller de Telégrafo y Pequeño Material de Movimiento	6	- 3 Lampistas - 1 Lonero - 1 Monitor - 1 Carpintero	No consta: 6	Presentados: 6
Comité de Oficina del Servicio de Reclamaciones	4	- 4 Of. Admtvos.	No consta: 4	Presentados: 4
Comité de Oficina del Servicio de Tráfico	2	- 2 Of. Admtvos.	No consta: 2	Presentados: 1 No presentados: 1
Comité de Ordenanzas de los Servicios Centrales – Primer Comité	5	- 5 Ordenanzas	No consta: 5	Presentados: 3 Detenido: 1 Fallecido: 1
Comité de Ordenanzas de los Servicios Centrales – Segundo Comité	4	- 3 Ordenanzas - 1 Mozo de oficina	CNT: 1 No consta: 3	Presentados: 3 No presentados: 1
Comité de Ordenanzas de los Servicios Centrales – Tercer Comité	3	- 2 Ordenanzas - 1 Mozo de oficina	CNT: 1 No consta: 2	Presentados: 2 No presentados: 1
Número Comités	Total miembros	Filiación Sindical		Situación a 27 de abril de 1939
29	141	UGT: 28; CNT: 8; No consta: 105		Presentados: 91 No presentados: 33 Detenidos: 14 Fallecidos: 2 No consta: 1

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la depuración. *Oeste. Antecedentes Sr. Blanco*. Caja 267.

Del anterior cuadro llama la atención el desconocimiento de la filiación sindical de un número importante de los miembros de estos comités, concretamente del 74,46%. La razón podría estribar en la omisión intencionada de este dato para intentar evitar posibles represalias por parte de los militares sublevados. Existiría por tanto un gran interés entre los antiguos responsables de los comités por borrar cualquier huella en la que hubiese algún tipo de constancia acerca de la filiación política y sindical durante el período republicano. Era frecuente deshacerse de la documentación, quemándola para evitar así cualquier rastro de un pasado que comenzaría a pesar y a incomodar²⁵⁸. No obstante, las redes de informadores, los

²⁵⁸ La escritora Silvia Mistral nos describe la situación de Barcelona en los días previos a la ocupación de la ciudad por las tropas sublevadas: “En las azoteas hay grandes hogueras, piras trágicas que sobrecogen el ánimo y

miembros de la Guardia Civil, las juntas locales de Falange Española y de las JONS, los ayuntamientos darían cumplida información sobre esos aspectos a los juzgados y juntas depuradoras que se constituyeron en el seno de las empresas.

4.3. La institucionalización de la Depuración en la Compañía. Constitución, actividades y funciones de la Junta Depuradora de Oeste hasta su disolución y su continuación en RENFE

Una de las primeras medidas tomadas en Oeste a raíz de la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939, por el se encargaba a los consejos directivos de las compañías ferroviarias la aplicación de la Ley de Depuración de Funcionarios Públicos de 10 de febrero de 1939, fue la convalidación que, con fecha 20 de septiembre de 1939, realizaría el Consejo Directivo de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Oeste de España de los expedientes de depuración del personal ferroviario resueltos por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles²⁵⁹.

Un día antes, con fecha 19 de septiembre de 1939, el Ingeniero Jefe de la Comisaría del Estado en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y Red de Andaluces, Alfonso Jaraíz, comunicaba al Director de dicha compañía un escrito remitido por el Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera que venía a indicar que cuando surgiese la necesidad de algún traslado de residencia del personal sujeto a depuración, tendría la compañía que comunicar a la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles la necesidad del mismo, así como en la resolución de todo expediente de depuración las cuales, al mismo tiempo que se sometía el asunto a esa Dirección General, debería también notificarse a la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles “el sentido en que se formula la propuesta de resolución”²⁶⁰.

La siguiente se acordaría ocho días después, el 28 de septiembre de 1939. En esa fecha, de nuevo el consejo directivo de la compañía, acordaba, en cumplimiento del artículo 3º de la Ley de 1 de septiembre de 1939, la constitución de dos juntas de depuración, una para la Red de Oeste y otra para la de Andaluces. La primera estaría integrada por Luis Blanco Valldepérez, Enrique Paniagua y Porras, Juan Nolla Badía y Antonio Gómez de la Vega que actuaba como Secretario en calidad de Letrado Principal. La de Andaluces estaría compuesta por el subdirector Juan Senespleda y Pascual y el ingeniero agregado Antonio Aceña González, actuando como secretario el jefe de los Servicios Sociales José Alcalá del Olmo. Todos los integrantes de la Junta Depuradora de Oeste, con la excepción del abogado Antonio Gómez de la Vega, ocupaban el cargo de ingenieros agregados a la dirección. Luis Blanco Valldepérez, además, era comandante del arma de ingenieros. Los otros, Paniagua y Nolla Badía, ambos ingenieros, habían sido depurados y separados del servicio por el Comité Central de Dirección y Control de Oeste durante los primeros días de la sublevación y ambos también sufrieron detención. Así figura en una relación que elaboró Oeste al final de la guerra. De Paniagua se conoce que sufrió reclusión desde el 10 de agosto de 1936 hasta el 1 de marzo de 1937. De Nolla Badía no se detalla el período en el que estuvo preso²⁶¹.

Los miembros de la Junta Depuradora estarían auxiliados por un negociado administrativo que se encontraba compuesto por un jefe de la Oficina Depuradora, cargo que ocupó Luis Rey Martínez, que procedía del Servicio de Personal de la compañía, una

por la vía pública vuelan papeles y libros rotos. (...). Recibos, cartas, pasquines, informes, todo se lanza a la calle, como símbolo blanco de una organización que se descompone”. En MISTRAL, Silvia (2011). *Éxodo. Diario de una refugiada española*, p. 77. Madrid, Diario Público.

²⁵⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

²⁶⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

²⁶¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

secretaría, que procedía a su vez de la propia Secretaría de Dirección y cuatro oficiales administrativos, que aportaron los servicios de Movimiento, Material y Tracción, Reclamaciones y Vía y Obras. En febrero de 1940 uno de los oficiales administrativos, procedente del Servicio de Reclamaciones, sería sustituido por otro, que también provino desde Reclamaciones, al ser destinado a la Dirección General de Ferrocarriles para auxiliar en las tramitaciones administrativas de los expedientes de depuración que llegaban a este organismo ministerial²⁶².

Con fecha 4 de octubre de 1939, el director de Oeste, Carlos Botín de Polanco²⁶³, comunicaba a los recién nombrados vocales, mediante la circular interna 889, los objetivos que inspiraban a la Junta Depuradora y las líneas generales del procedimiento. Según Botín, la misión de los miembros de la Junta depuradora era “la de dictaminar, completar y ultimar en lo que sea preciso las propuestas de depuración que hagan (hiciesen) los jefes de los distintos servicios del personal que a cada uno corresponda”. Dentro de las líneas generales del procedimiento se indicaba a la Junta Depuradora la necesidad de redactar carta a todos los servicios, que sería sometida a la firma del Director, y en la que se vendría a comunicar que los jefes de dichos servicios quedaban encargados de tramitar los expedientes de depuración de su propio personal, debiendo remitirlos posteriormente y dentro del plazo más breve posible, a los miembros de la Junta Depuradora con su correspondiente propuesta de resolución, indicándoles a su vez los datos, documentos, testimonios o informes que, entendiesen debían acompañar a cada expediente con el fin de que el trámite no se demorara y así no tener que reclamar más documentación complementaria²⁶⁴.

Según Botín el orden de estudio de estos expedientes debía ser “el mismo de su conocida o supuesta adhesión a los principios inspiradores del Glorioso Movimiento; o sea, primero las de aquellos cuya actuación no ofrezca (ofreciese) duda de ninguna clase y hayan (hubiesen) sido expulsados de la empresa, sin haber vuelto a trabajar en ella.” Indicaba también que “si del examen de algún expediente se dedujera que pudiera existir para el depurado una responsabilidad criminal, se debería dar cuenta inmediatamente al Auditor correspondiente para que esta Autoridad actuara como juzgase oportuno”. A medida que la Junta fuera despachando los expedientes, éstos deberían ser enviados con su respectivos dictámenes, por grupos, a la Dirección, acompañados de una relación establecida por triplicado en la que deberían de constar los siguientes datos: nombre y apellidos, cargo, conclusión del dictamen y las razones del mismo someramente expresadas. Una vez aprobados por el Consejo Directivo y devueltos a la Junta Depuradora, debía enviarse un ejemplar de cada relación al Director General de Ferrocarriles y al Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles, en unión de los respectivos expedientes. Precisaba que las resoluciones no tendrían eficacia plena hasta que no fueran aprobadas por la Dirección General de

²⁶² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

²⁶³ Carlos Botín de Polanco (1900-1988), ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, fue desde septiembre de 1941 Director de Zona de la Red Oeste-Andaluces, dentro de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. En febrero de 1946 fue nombrado Vocal del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, puesto que ocuparía hasta febrero del año siguiente debido a su nombramiento como Director General de Unión Española de Explosivos, S. A. Con fecha 23 de Julio de 1959 volvería al sector ferroviario al ser nombrado Vocal del Consejo de Administración de RENFE y miembro del Comité Ejecutivo del mismo. En http://www.marcheval.com/wiki/index.php/Carlos_Bot%C3%ADn_Polanco [Consultado: 13-08-2015]. Como cuestión anecdótica y al margen de su trayectoria profesional citar que Carlos Botín de Polanco fue también atleta olímpico y participó como velocista en las Olimpiadas de Amberes de 1920. Véase <http://olimpismo2007.blogspot.com.es/2010/10/el-atleta-olimpico-de-la-familia-botin.html> [Consultado: 13-08-2015].

²⁶⁴ Constituida a partir de la promulgación de la Ley de 1/09/1939, publicada el 10/09/1939, por la cual se confería a los Consejos Directivos de las Compañías ferroviarias la facultad de efectuar la depuración de sus respectivos agentes.

Ferrocarriles. Finalizaba sus instrucciones indicando a los miembros de la Junta que la Jefatura Militar de Ferrocarriles, que con anterioridad había sido encargada de llevar a cabo la depuración, enviaría los expedientes del personal de la Red de Oeste que tenía aún en tramitación y que, en lo sucesivo seguiría remitiendo cualquier documento o dato que pudiera llegar a dicha Jefatura en adelante. Los expedientes serían remitidos a la Jefatura Militar de Ferrocarriles, una vez se hubiera trabajado con ellos y se aportaría a la misma tantos datos adicionales como se hubieran recabado de los informes complementarios aportados durante la investigación²⁶⁵.

Con fecha 11 de octubre de 1939, Luis Blanco Valldepérez firmará unas normas de funcionamiento de la Junta de Depuración de Oeste que vendrían a matizar la misión encomendada a ésta y a complementar a las instruidas por Carlos Botín. Estas normas hacían hincapié en la tramitación de los expedientes, los cuales debían de estar precedidos por una Declaración Jurada de los interesados, dentro de los extremos que figuraban en la Ley de 10 de febrero de 1939 relativa a la Depuración de Funcionarios Públicos. Los trabajadores que la hubieran presentado con anterioridad a la promulgación, tendrían que ser nuevamente requeridos para completar los datos que se citaban. Se instaba además que, junto a la declaración jurada, cada Jefe de Servicio debía acompañar un informe sobre la actuación del agente, tras recabar el mayor número de datos, y que éste debería ser requerido a uno de los jefes más inmediatos que tuviera el interesado y un informe adicional emitido por el Alcalde de la localidad de residencia, por el Jefe de Falange o por la Comandancia de la Guardia Civil. Además, el agente estaría en la libertad de solicitar cuantos avales estimara oportunos para utilizarlos en descargo propio. Todo este cuerpo de información se vería complementado por la cumplimentación del cuestionario tipo que todos los ferroviarios de Oeste, que pasaron por el proceso de depuración, tuvieron que responder. Las preguntas, en consonancia con el decreto de 10 de febrero de 1939, tenían que dar respuesta a la conducta político-social del ferroviario, anterior y posterior al 18 de julio de 1936, haciendo constar a qué partidos políticos o sindicales pertenecía y especificando si se distinguió como propagandista de ideales marxistas; también se indagaba acerca de la actuación del ferroviario en el lapso de tiempo comprendido entre el 16 de febrero de 1936, fecha en la que el Frente Popular ganó las elecciones, y el 18 de julio de 1936; la comprendida también desde el 18 de julio de 1936 y hasta la entrada de las fuerzas sublevadas en la población de su destino, haciendo constar los partidos políticos y sindicales a los que se afilió y si lo hizo de forma voluntaria o forzada; también se solicitaba información sobre la ayuda prestada de alguna forma a la revolución marxista o al Gobierno de la República, “especificándose cualquier concomitancia o contacto con las autoridades rojas y sus organismos oficiales (excepto las obligadas por su cargo) o con los partidos del Frente Popular”, así como cualquier otro hecho que afectase al ferroviario y que no se hubiese sido consignado en las cuestiones anteriores²⁶⁶.

Estas instrucciones generales serían también matizadas por la carta circular que, con fecha 16 de octubre de 1939, la dirección de Oeste dirigió a todos los servicios de la compañía²⁶⁷. En esta circular se detallan, de forma exhaustiva, todas las normas del procedimiento, que eran coincidentes con las recogidas en la Ley de 10 de febrero de 1939 para la depuración de los funcionarios civiles. Se facultaba a la junta plena capacidad para “interpretar y aclarar a las Divisiones y Servicios las dudas que al aplicar estas normas pudiera presentarse”. Contaban también con capacidad, “a la vista de las informaciones y de la propuesta de la División o Servicio y teniendo en cuenta lo que se deduzca en cuanto a antecedentes ideológicos y conducta del interesado y la índole de sus funciones”, para acordar cualquier medida preventiva hacia el empleado mientras se resolvía su expediente. Sería la

²⁶⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

²⁶⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Oeste. Antecedentes Sr. Blanco*. Caja 267.

²⁶⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

Junta Depuradora la encargada de comunicar a la División o al servicio respectivo, así como al Servicio de Asuntos Sociales las resoluciones de cada expediente, una vez hubiesen sido adoptadas en firme.

El comienzo del procedimiento se vio atascado por la existencia de un importante cuello de botella generado por los agentes que se encontraban pendientes de militarización, cuyo número al comienzo del proceso era bastante numeroso según los miembros de la Junta Depuradora. La junta contemplaba dos vías para su solución. Por una parte exhortar a los jefes de servicio a que solicitaran a las diferentes unidades de movilización la propuesta de militarización de aquellos empleados a los que, en función de sus antecedentes, se encontrasen considerados como “personas de orden y afectas a la empresa”. Y para el resto de agentes, colocar sus “expedientes en turno preferente en atención a las dificultades que la vida material les ofrecía y contra lo preceptuado en el Decreto que sirve de base para la Depuración”, o abonarles “el cincuenta por ciento de sus sueldos en consonancia con lo que disponía para los funcionarios públicos la Orden de 29 de abril de la Presidencia del Estado (BOE nº 120)”. Ante esta disyuntiva, con fecha 21 de octubre de 1939, Carlos Botín respondería de forma pragmática, dando su conformidad a la solución dada para los agentes considerados afectos a la empresa, así como dar preferencia a los expedientes del resto de empleados no militarizados²⁶⁸.

La Junta Depuradora de Oeste, como el resto de juntas y juzgados que se establecieron en las compañías ferroviarias, se constituyó con el fin de restablecer en el plazo más breve posible la normalidad en la situación del personal ferroviario. De hecho, la Dirección General de Ferrocarriles dispuso el 25 de octubre de 1939 que los trabajos a desarrollar por las compañías ferroviarias, en relación con este procedimiento depurador, debían estar resueltos a fecha de 31 de diciembre de 1939. Por ello, antes de finales de año debían estar concluidos y remitidos al ministerio todos los expedientes de depuración. Teniendo en cuenta que la Junta Depuradora de Oeste no se constituyó hasta casi un mes después de la publicación del referido decreto y que, a partir del 16 de noviembre de 1939, esta misma junta también quedaría delegada para la tramitación de los expedientes de depuración que se formaran a los jubilados y pensionistas de esta compañía²⁶⁹, la posibilidad de cumplir con ese objetivo parecía ser inalcanzable. Pero, a pesar del poco tiempo existente y de la carga abrumadora de trabajo que pesaba sobre este organismo, ésta, a finales de 1939, había llegado a proponer a los distintos servicios un total de 2.006 expedientes de depuración, de los cuales 398 había sido tramitados por dichos servicios y remitidos con la propuesta de sanción un total de 398, que se convertirían en 751 a finales de febrero de 1940. A la vista de este ritmo de tramitación Botín, ya en febrero de 1940, reconocerá la incapacidad para concluir en el tiempo dictado por el ministerio y estimará, como mínimo, un año más para su conclusión²⁷⁰. Según el director de Oeste, el motivo fundamental que provocaba el retraso en la tramitación no era otro que el procedimiento para la obtención de informes de conducta sobre el agente. Según Botín se seguían manteniendo métodos que se utilizaban durante la guerra, cuando el proceso estaba en manos del Servicio Militar de Ferrocarriles. Estos procedimientos consistían en recabar informaciones sobre los agentes procedentes de fuentes ajenas a la empresa, que eran abonadas por la compañía a través del Servicio de Contabilidad²⁷¹. Por ello, Botín instará a la

²⁶⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Oeste: Antecedentes Sr. Blanco*. Caja 267.

²⁶⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

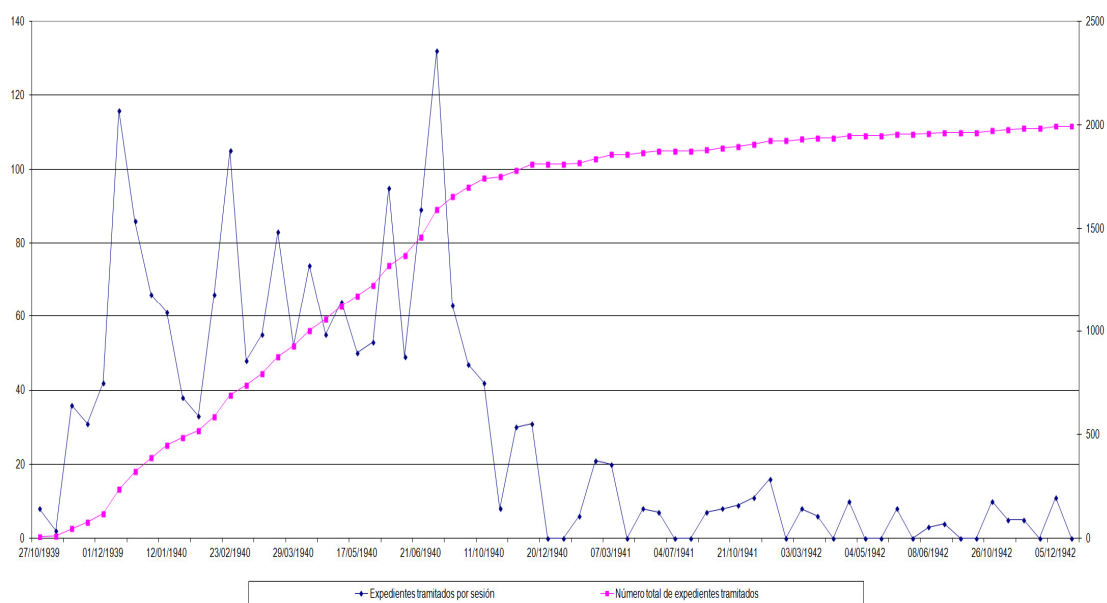
²⁷⁰ Estos colapsos administrativos en las tramitaciones de los expedientes fueron comunes en la mayoría de los procedimientos que se abrieron en otras administraciones. Véanse, ÁLVARO DUEÑAS (2006), BORDES MUÑOZ (2003) y MORENTE VALERO (1997), entre otros.

²⁷¹ Se ha de indicar que la Junta Depuradora de Oeste encargaba estos informes a agentes de investigación a los que pagaba por realizar dicha misión. Uno de ellos percibiría entre los meses de febrero de 1940 y noviembre de

Junta Depuradora de Oeste y a los diferentes servicios a que sustituyesen esas fuentes de información por el conocimiento que en la compañía existía sobre los antecedentes y la conducta del personal, para que, de esa manera, se pudiera concluir cuanto antes el proceso, redundando en beneficio de la empresa y de los propios agentes²⁷².

Paralelamente al desarrollo de los trabajos en la compañía, a partir del 15 de julio de 1940 se constituyó el Negociado Auxiliar de Depuración de Personal de las Compañías de Ferrocarriles, afecto a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, con el fin de agilizar la tramitación de expedientes en el Ministerio de Obras Públicas. Este negociado sería disuelto justamente un año después de su creación, cuando ya había sido transferida al Consejo de Administración de RENFE²⁷³ la facultad de nombrar y separar a sus funcionarios y agentes, en virtud del artículo 5º del Decreto de 11 de julio de 1941²⁷⁴, y cuando el nivel de tramitación de documentos era ya más bien escaso. No obstante, la creación de este negociado auxiliar no aceleraría el ritmo de tramitación. Más bien al contrario, de una demora de 20 días en la tramitación y aprobación de la propuesta por parte del ministerio se pasó en torno a los 50 días para las readmisiones sin sanción, a los 100 días aproximadamente para las readmisiones con sanción y a los 130 para las bajas definitivas. Esta regresión en el ritmo de las resoluciones a las propuestas formuladas por el Consejo Directivo de Oeste pudo obedecer a que estos casos fueran los que precisaban de mayor tiempo de estudio y dedicación, ya que el volumen de casos que estaban pendientes de tramitación a mediados de 1941 era bastante menor, según podemos comprobar en el siguiente gráfico.

Gráfico 4.1: Número de casos tramitados en cada una de las sesiones celebradas por el Consejo Directivo de Oeste (octubre de 1939 a diciembre de 1942)



Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste*. Elaboración propia.

1941 un total de 1.355 pesetas en pago por las labores de información. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

²⁷² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

²⁷³ Sobre el proceso de constitución de RENFE y su evolución como empresa pública hasta comienzos de 1990, véase MUÑOZ RUBIO (1995). *Op. cit.*

²⁷⁴ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 26 de julio de 1941.

Al hacerse cargo RENFE de la conclusión del proceso, la Junta Depuradora de Oeste terminaría su misión el 19 de mayo de 1941. En esa fecha se transfirieron al Servicio de Personal de la Zona Oeste-Andaluces de RENFE todos los archivos, ficheros y asuntos que se encontraban pendientes de tramitación. En la nota que remitieron los vocales al Director de la Zona Oeste-Andaluces de RENFE para proponer la disolución de la Junta, calificaban a los trabajos que les tocó coordinar como “enojosos”, considerando esta responsabilidad como “una penosa misión”²⁷⁵.

Una vez encomendada a RENFE la terminación del proceso de depuración, sería designado Emiliano Tuset Payás, que antes de la guerra ostentaba el cargo de Subjefe de la División de Personal, como Jefe de la Depuración de Personal en la Zona Oeste. Tuset había sido separado del servicio, en el verano de 1936, por orden del Comité Central de Oeste y, al igual que sus antecesores (Paniagua y Nolla Badía), también había sido detenido durante un tiempo, que no ha podido ser determinado por esta investigación. Tuset Payás dependía directamente de José Gil de Biedma que, como Secretario General Adjunto del Consejo, fue nombrado, además, Delegado del Consejo para la Depuración en RENFE. José Gil de Biedma, también procedía de Oeste, en donde ocupó el cargo de Secretario del Consejo.

La Delegación del Consejo para la Depuración en RENFE funcionó hasta el día 8 de febrero de 1943. Por acuerdo tomado en dicha fecha por el Comité de Gerencia del Consejo de Administración se decidió que, a partir de ese momento, los expedientes que aún quedaran pendientes fueran tramitados por el Jefe del Servicio de Personal. La depuración en esta nueva empresa pública no concluirá durante la década de 1940. Como estudiaremos en capítulos posteriores, el proceso volvería a reabrirse durante la década de 1950 para proceder con las peticiones de readmisión que fueron cursadas a partir de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950.

4.4. El balance cuantitativo de la Depuración en Oeste hasta su cierre provisional en el año 1943

Una vez presentado el contexto en el que se desarrolló el proceso de depuración en Oeste, pasaríamos ahora a mostrar el balance cuantitativo resultante de todo este procedimiento que se dio en el ámbito de esta empresa pública. Comenzaremos por exponer el resultante de la explotación de los datos contenidos en las actas de la Junta Depuradora de Oeste, que se ciñe exclusivamente a los trabajadores que fueron materia de examen individualizado por parte de la mencionada junta y completaremos el anterior, extendiéndolo a la práctica totalidad de la red de Oeste, a partir del análisis realizado a las fichas que la empresa abriría a cada empleado a efectos del procedimiento depurador.

4.4.1. El balance a través de las Actas del Consejo Directivo de Oeste y del Comité de Gerencia del Consejo de Administración de RENFE, para la Zona de Oeste (octubre, 1939-enero, 1943)

Antes de comenzar a presentar los datos resultantes es preciso indicar que las actas examinadas corresponden tanto a las cuarenta sesiones que el Comité Directivo de Oeste aprobó y elevó al Ministerio de Obras Públicas entre el 27 de octubre de 1939 y el 25 de abril de 1941, como a las veintiséis sesiones restantes que el Comité de Gerencia del Consejo de Administración de RENFE, para la Zona de Oeste, celebró entre el 27 de junio de 1941 y el 11 de enero de 1943. En todas ellas, figuran los datos de filiación del agente relacionado (nombre y apellidos, categoría laboral y servicio en el que se encontraba adscrito), con la

²⁷⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

excepción del dato sobre la residencia, que comenzará a constar sólo a partir las sesiones celebradas durante el período RENFE. Además, en estas relaciones, se incorporaban las motivaciones que razonaban las propuestas de sanción o de readmisión definitivas solicitadas. Mediante esta información también es posible tener un conocimiento bastante amplio del espectro ideológico del personal de esta compañía que fue expedientado y un conjunto de datos sobre el grado de participación y de implicación de estos ferroviarios durante la Guerra Civil.

El número de trabajadores de Oeste, entre personal activo y pensionistas, que se recogen en estas actas asciende a la cifra de 1.993, que venía a suponer el 26,66% del total de la plantilla que existía en Oeste en el año 1935. De los 1.993 empleados de Oeste recogidos en las actas, el 82,89% eran hombres y el resto, el 17,11%, correspondieron a mujeres. Esta proporción entre sexos cambia si distinguimos entre personal en activo y pensionistas. El personal activo asciende a un total de 1.613 empleados, de los que el 93,49% eran hombres y el 6,51% mujeres. En cambio de los 380 pensionistas, el 62,10% fueron mujeres y 38,90% fueron hombres. Esta desproporción que encontramos en materia de género entre el personal en activo y el pensionista podría obedecer a la categoría profesional de las empleadas que fueron expedientadas. La inmensa mayoría de las mismas pertenecían, para todas las casuísticas que se recogen en el análisis, al Servicio de Vía y Obras y, dentro de éste, ostentaban, casi todas ellas, la categoría de guardabarreras. Esta categoría laboral cuando era desempeñada por mujeres, contaba con un añadido endogámico muy relevante. Por regla general, todas las guardabarreras o eran esposas, hijas, hermanas o nietas de empleados (obreros, capataces, etc) del Servicio de Vía y Obras. Esta relación de parentesco afectaba a la vida laboral de estas guardabarreras al encontrarse muy supeditadas a las contingencias laborales por las que atravesaba el marido o el familiar empleado en la empresa ferroviaria. Es decir, que si a resultas de este proceso de depuración un empleado varón del Servicio de Vía y Obras era separado del mismo o amonestado con una sanción de traslado de residencia o de suspensión temporal de empleo y sueldo, su mujer o su familiar de sexo femenino, empleada en la guardería de un paso a nivel, podía correr idéntica suerte, perdiendo el empleo, bien al interrumpirse la relación laboral de su marido con la empresa bien al no existir plaza en el destino en donde tenía que incorporarse su marido o familiar directo.

Cuadro 4.11: Clasificación del personal depurado en Oeste por casuísticas contempladas y su distribución entre sexos

Casuística	Hombres	%	Mujeres	%	Total	%
Readmitidos sin Sanción	856	91,94	74	7,95	930	46,66
Readmitidos con Sanción	481	96,98	15	3,02	496	24,89
Separación Definitiva	171	96,61	6	3,39	177+10*	9,38
Pensionistas sin sanción	131	37,54	218	62,46	349	17,51
Pensionistas con Sanción	12	44,44	15	55,56	27	1,35
Pensionistas dados de Baja Definitiva	1	25,00	3	75,00	4	0,20
Totales	1652	82,89	331	16,61	1993*	100

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste*. Elaboración propia.

* El número final de separaciones del personal en activo, que se recoge en las actas, ascendió finalmente a 187. La relación nº 46, perteneciente a la Sesión 22 de 24 de mayo de 1940, no se conserva entre la documentación consultada. Se desconocen tanto la distribución de sexos como la de los servicios a los que correspondían las diez bajas que componían dicha relación, que equivalen al 5,34% del total de empleados con sanción de separación definitiva y al 0,5% del total general de empleados expedientados.

Los datos sobre el personal activo que figuran en el anterior cuadro fueron matizados durante el período en el que RENFE asumió la función de concluir el proceso de depuración. Durante esta nueva etapa, la Jefatura para la Depuración de la Zona Oeste tramitará los expedientes de revisión de sanción que fueron solicitados por los interesados. Tras la resolución de los mismos, 63 empleados (62 hombres y 1 mujer), que habían sido sancionados con la separación definitiva, volverían a reintegrarse a sus puestos con una sanción más atenuada. A estas revisiones habrá que añadir dos únicos casos de empleados que vieron eliminada su sanción y fueron readmitidos en sus puestos sin ninguna amonestación que cumplir. El resultado de la depuración en cuanto al personal en activo arrojaría, por tanto, el balance que se recoge en el Cuadro 4.12.

Cuadro 4.12: Clasificación del personal activo depurado en Oeste por casuísticas contempladas y por su distribución entre sexos, una vez resueltos los procesos de revisión solicitados

Casuística	Hombres	%	Mujeres	%	Total	%
Readmitidos sin Sanción	858	92,06	74	7,94	932	57,78
Readmitidos con Sanción	541	97,30	16	2,70	556	34,47
Separación Definitiva	109	87,90	5	4,03	114+10*	7,69
Totales	1508	93,49	95	16,61	1613*	100

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste*. Elaboración propia.

* El número final de separaciones del personal en activo, que se recoge en las actas, ascendería finalmente a 124. Se desconoce la distribución, tanto por sexos como por servicios, de los diez empleados que figuraban en la relación nº 46, perteneciente a la Sesión 22 de 24 de mayo de 1940.

Este saldo correspondiente al personal en activo viene a coincidir, prácticamente, con el número de empleados que solicitaron su reingreso en Oeste tras la toma de Madrid por las tropas de Franco. Esto podría significar que, en principio, al resto de la plantilla se le consideró depurada por la autoridad militar entre los meses de septiembre de 1936 y octubre de 1939. De hecho, sólo un corto número de expedientes, que fueron revisados durante la etapa de RENFE, correspondieron a sanciones impuestas con anterioridad por la autoridad militar. No obstante, en el segundo de los análisis, que presentaremos a continuación, realizado sobre el conjunto de empleados pertenecientes a Oeste y que forman parte de la base de datos nominal de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE, apreciaremos el verdadero alcance del procedimiento al abarcar ahora a un número muy cercano, 7.821, a la plantilla real de Oeste por esos años.

En cuanto al personal pasivo, las revisiones afectaron a 25 casos, de los cuales, dos de ellos, se trataron de casos de conmutación de la sanción de pérdida definitiva de la pensión por la pérdida definitiva del derecho a billetes gratuitos. En el resto de casos, las sanciones de pérdidas del percibo de la pensión por un número determinado de meses se verían sustituidas por las pérdidas del disfrute de billetes gratuitos por un tiempo similar al de la sanción que había sido revisada.

Al profundizar en el análisis sobre los efectos de cada una de las casuísticas dentro del grupo de personal en activo, hemos podido comprobar cómo los servicios que más se vieron afectados serían los que mayor número de trabajadores concentraban. Los servicios de Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras e Intervención serán, por este orden los que copen los mayores porcentajes en cuanto a las readmisiones sin sanción y a las readmisiones con algún tipo de sanción. Pero esta clasificación se verá modificada en la tercera de las casuísticas contempladas, la de baja definitiva. En esta última ya no será el Servicio de Material y Tracción el que registre los mayores porcentajes. Será ahora el de Movimiento el que encabece esa clasificación, seguido del personal de máquinas y talleres, aunque la incidencia en términos absolutos y relativos será mayor en el grupo de talleres que en el de conducción, sobre todo porque el primero era bastante más numeroso que el segundo y porque el personal de conducción era bastante más cualificado y, respondiendo a las instrucciones dadas para la depuración del personal se trataría de una categoría profesional que era difícilmente sustituible para el buen funcionamiento del servicio.

Sí que podemos avanzar los tipos de sanción que se impusieron al personal que fue readmitido con algún tipo de amonestación. Se ha de indicar que cada trabajador sancionado podía acumular varias sanciones. Por ese motivo el número de sanciones supera con creces al número de trabajadores readmitidos con esa amonestación administrativa, ascendiendo la media de sanciones por trabajador a 1,67.

Las sanciones más frecuentes en Oeste fueron las de inhabilitación para puestos de mando y cargos de confianza, las de suspensión de empleo y sueldo, las de postergación para el ascenso y, sobre todo, la de pérdida de todos los derechos que pudieran corresponderle por el tiempo que había estado sin trabajar el empleado. De nuevo, los servicios de Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras e Intervención serán, por este orden los que concentren el mayor número de sanciones impuestas, respondiendo así, ya no sólo al número de empleados, sino también al grado de significación política y sindical que existía dentro de estos servicios a la altura de mediados de los años treinta.

Un exhaustivo repaso a los motivos argumentados por los servicios en sus propuestas de sanción y de baja definitiva nos permite hacernos una idea del nivel de identificación que los sancionados tenían con los ideales de izquierda. Teniendo en cuenta el conjunto de información que contienen las relaciones pertenecientes a los trabajadores readmitidos con sanción y a los que fueron separados definitivamente del Servicio, hemos procurado cuantificarlas para poder establecer el grado de filiaciones políticas y sindicales y tener una aproximación más cercana a los antecedentes que fueron manejados por la Junta Depuradora de Oeste para elaborar sus dictámenes. De igual manera que en el caso de las sanciones, en cuanto a las filiaciones y antecedentes también existían simultaneidades. Un trabajador podía haber pertenecido a una organización sindical, haber estado afiliado también a un partido político y haberse alistado al Batallón de Oeste. Todas estas circunstancias han sido cuantificadas en los cuadros que se recogen al final de este epígrafe. Por ese mismo hecho de la simultaneidad, la suma de todas ellas no tiene necesariamente que coincidir con el número de empleados que hemos identificado en cada casuística a partir del vaciado de las actas

De estos antecedentes habría que resaltar, sobre todo, la importante presencia de trabajadores que habían pertenecido al SNF y al PSOE, y que durante la guerra integraron las filas de las milicias populares ferroviarias, concretamente las del Batallón de Oeste, o del

ejército republicano, siendo el personal adscrito al Servicio de Material y Tracción el que nuevamente se distinga por su preponderancia con respecto al resto de servicios. En cambio, en cuanto a las bajas definitivas, el perfil presentará algunas diferencias con respecto al de los readmitidos con sanción. Seguirá habiendo una fuerte presencia del sindicato socialista, vinculada también a la pertenencia a las milicias populares, pero con una identidad política más decantada hacia el PCE, siendo el Servicio de Movimiento el que más se aproxime a estas últimas características reseñadas.

Cuadro 4.13: Filiación Política, Sindical y Antecedentes de los trabajadores de Oeste readmitidos con sanción

Filiación Política, Sindical y Antecedentes	VO	MT	MV	TF	INT	CT	ST	RE	SAL	CP	TOTAL
Sindicato Nacional Ferroviario de la UGT	37	85	39	1	8	1	-	4	1	-	176
Federación Nacional Ibérica de Ferroviarios – CNT	-	2	6	1	1	-	-	-	-	-	10
Partido Socialista	1	13	5	-	1	-	-	1	-	-	21
Juventudes Socialistas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juventudes Socialistas Unificadas	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Partido Comunista	-	5	1	-	1	-	-	-	-	-	7
Izquierda Republicana	2	2	1	1	2	-	1	-	1	-	10
Milicias Populares / Ejército Republicano	32	64	35	-	13	1	-	3	3	1	152
Participación en Huelga de 1934	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	7
Ocupó cargos en Comités	4	15	12	-	3	3	1	1	1	-	40
Ocupó Cargo en la República	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Ocupó Cargos Cívicos	1	5	2	-	-	-	-	-	-	-	8
Perteneció a la Masonería	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Socorro Rojo Internacional	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Total	81	201	104	4	29	5	2	9	6	1	442

Abreviaturas empleadas: VO: Vía y Obras; MT: Material y Tracción; MV: Movimiento; TF: Tráfico; INT: Intervención; CT: Contabilidad; ST: Secretaría; RE: Reclamaciones; SAL: Suministros y Almacenes; CP: Caja de Pensiones.

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste*. Elaboración propia.

Cuadro 4.14: Filiación Política, Sindical y Antecedentes de los trabajadores de Oeste sancionados con la Baja Definitiva

Filiación Política, Sindical y Antecedentes	VO	MT	MV	INT	CT	CA	TOTAL
Sindicato Nacional Ferroviario – UGT	13	14	18	1	1	-	47
Federación Nacional Ibérica de Ferroviarios – CNT	1	2	2	-	-	1	6
Partido Socialista	1	2	6	-	-	-	9
Juventudes Socialistas	-	-	2	-	-	-	2
Juventudes Socialistas Unificadas	1	-	1	-	-	-	2
Partido Comunista	3	1	8	-	-	-	12
Izquierda Republicana	2	-	1	1	-	-	4
Partido Radical	1	-	-	-	-	-	1
Milicias Populares / Ejército Republicano	7	5	30	1	-	1	44
Participación en huelga de 1934	1	2	-	1	1	-	5
Ocupó cargos en Comités	4	5	21	1	1	1	33
Ocupó Cargo en la República	-	-	2	1	-	-	3
Ocupó Cargos Cívicos	-	1	4	-	-	-	5
Socorro Rojo Internacional	1	1	2	-	1	-	5
Total	35	33	97	6	4	3	178

Abreviaturas empleadas: VO: Vía y Obras; MT: Material y Tracción; MV: Movimiento; INT: Intervención; CT: Contabilidad; CA: Consejo de Administración.

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste*. Elaboración propia.

Los argumentos empleados por la Junta Depuradora de Oeste en relación con cada uno de los agentes que fueron reingresando, con o sin sanción, o que fueron sancionados con la separación definitiva variarían en función de cada caso particular y de los antecedentes que obraban en poder de la mencionada comisión depuradora. Así y todo podemos resaltar cuáles fueron los argumentos más comúnmente empleados por los jueces depuradores a la hora de suscribir los respectivos dictámenes.

En el caso de las primeras readmisiones sin sanción, concretamente en las actas 1 y 2 de la comisión depuradora, en las que recogen las reincorporaciones oficiales a la compañía de los jefes de servicio y cargos de responsabilidad dentro de la empresa, las razones que argumentan los respectivos dictámenes venían a indicar que se trataban de “personas de orden que solicitaron la jubilación para no prestar servicio a las órdenes de los Comités de Explotación” o que fueron encarcelados por su ideología política, religiosa y suspendidos de empleo y sueldo; estuvieron afiliados a partidos y organizaciones de derechas o se vieron obligados a solicitar su incorporación al Sindicato Nacional Ferroviario. En otros casos la argumentación reconocía una ideología izquierdista moderada del trabajador, normalmente afiliado al SNF desde 1934, pero que “había tenido una buena conducta y actuación durante el período rojo” (sic). Velar por los intereses de la empresa en huelgas pasadas fue también un elemento de peso para obtener la readmisión definitiva sin sanción, como fueron las

“actuaciones meritorias en contra de la huelga revolucionaria de 1934”. Las justificaciones más comunes que encontraremos serán las que hacen alusión a la adhesión al “Movimiento Nacional”, utilizando para ello expresiones como las siguientes: “personas de orden y entusiastas del Glorioso Alzamiento Nacional” o “Agentes indudablemente afectos al Glorioso Alzamiento Nacional, personas de orden y buenos empleados, con antecedentes inmejorables”. E incluso más explicativas si cabe: “agentes de buena conducta político-social antes y durante el Glorioso Alzamiento Nacional; adictos al mismo sin que hayan tenido actividades contrarias al Movimiento. Personas de orden y buenos empleados; encarcelados unos, expulsados otros de la Compañía y los restantes se limitaron al frío cumplimiento de sus deberes profesionales, sin actividad ni entusiasmo”²⁷⁶.

En casos contados, a las relaciones aprobadas en primera instancia por el Consejo Directivo de la Compañía y refrendadas por la Dirección General de Ferrocarriles, aparece una certificación firmada por el Secretario del Consejo Directivo de la compañía, José Gil de Biedma, en la que daba fe de los avales aportados por los funcionarios vinculados al Consejo de Administración que figuraban en las actas de dicha Junta Depuradora, como fue el caso de Luis Boix Sáenz, Secretario Adjunto del Consejo de Administración. Así, en el caso de Luis Boix Sáenz se dice lo siguiente:

“En el expediente de depuración del Sr. Boix, aparece la declaración jurada presentada por dicho señor, los avales a favor de su conducta de don Fidel Lapetra, Asesor Nacional de Prensa y Propaganda de O.J de la F.E.T y de don Luis Boix Ferrer, Teniente Coronel de Infantería y el informe evacuado por la Unidad de Ferrocarriles, en todos los cuales han sido contrastados los antecedentes y conductas del interesado, de lealtad y de adhesión al régimen vigente. Por otra parte, el conocimiento que de las ideas del Sr. Boix tiene el que suscribe, son en absoluto conformes con las declaraciones que en el expediente aparecen”²⁷⁷.

En cuanto a los pensionistas sin sanción figuraba por regla general la siguiente mención en los motivos que argumentaban la resolución: “afectos al Glorioso Movimiento Nacional y no aparecer ningún cargo contra ellos”.

Por su parte, entre los argumentos que pesaron en el dictamen aprobado para los trabajadores que fueron readmitidos con sanción, se solían encontrar los siguientes: contar con “ideas de izquierda de carácter extremista”; encontrarse afiliado a una organización sindical o a un partido de izquierdas antes del estallido de la Guerra Civil; pertenecer a la Masonería; cotizar o haber pertenecido al Socorro Rojo Internacional y otras organizaciones como a la de los Amigos de la Unión Soviética; haber ocupado cargos cívicos, como presidente o vocal de los comités de vecinos, de casa o de barriada; ser propagandista de ideas de izquierda; no acreditar su adhesión al “Glorioso Movimiento Nacional”; ser miembro fundador del SNF, como era el caso de Bernardino Montenegro Vidal²⁷⁸; haberse manifestado en contra del “Alzamiento” y contra aquellas personas adictas al mismo; mostrar una conducta antirreligiosa; participación en la realización de obras públicas construidas durante

²⁷⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Junta Depuradora del Personal de la Red de Oeste. Acta de la Sesión nº 3 celebrada el 17 de noviembre de 1939.* Caja 205.

²⁷⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Junta Depuradora del Personal de la Red de Oeste. Acta de la Sesión nº 3 celebrada el 17 de noviembre de 1939.* Caja 205.

²⁷⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Junta Depuradora del Personal de la Red de Oeste. Acta de la Sesión nº 13 celebrada el 20 de febrero de 1940.* Caja 205.

la Guerra, como el Ferrocarril entre Torrejón de Ardoz y Tarancón; haber participado voluntariamente en milicias populares ferroviarias, como lo era el “Batallón de Ferroviarios del Oeste”; haber prestado servicio de armas en estaciones e instalaciones ferroviarias o haber participado en controles de carretera; haber tenido graduación militar en el ejército republicano o en las milicias populares ferroviarias; ser simpatizante con el “Gobierno rojo”; haber sido integrante de alguno de los comités de explotación o tener algún ascendiente familiar en el mismo; haber colaborado con el Gobierno de la República o con algún importante defensor de la misma, como sucedió con Esteban Garmendia San Juan, Oficial de 3ª de Intervención, quien había ejercido de Secretario de José Serrano Batanero²⁷⁹, prestigioso abogado madrileño que se mantuvo fiel a la Segunda República; haber obtenido cargos superiores a los de su categoría; haber huido del país; no haberse presentado a las autoridades militares a la liberación de Barcelona; realizar ocultaciones en la declaración jurada y esconder a personas en su domicilio.

En cuanto a los pensionistas sancionados, el castigo impuesto consistía en la suspensión temporal del abono de su pensión. Para que propusieran estas penas en los expedientes debían figurar acciones contrarias al golpe de Estado, proferir insultos a personas de derechas, coacciones, etc.

En las bajas definitivas se mencionaban, entre los razonamientos, los hechos más significativos de su actuación durante la Guerra Civil, basados en los informes policiales que se constaban en el expediente individual de cada trabajador. Así, si en un mismo caso coincidían varios cargos: antecedentes políticos, si se encontraba o no afiliado a una organización sindical o a algún partido político con anterioridad al estallido de la Guerra; si había realizado propaganda en contra del “Alzamiento”; o si se le conocía algún tipo de intimidación hacia sus compañeros de trabajo o ante las gentes de derechas; si había frecuentado alguna “checa”, o si había participado él o algún miembro de su familia en algunas de las milicias populares que se conformaron desde los primeros días de Guerra, las posibilidades de que la propuesta de sanción fuera la de Baja definitiva se incrementaban mucho. También se consideraban faltas graves el abandono voluntario del servicio en “zona nacional” para pasarse al lado republicano; parar y obstaculizar la circulación de trenes; coaccionar a los compañeros; entregar a personas a comités; pedir documentación a viajeros; participar en requisas, saqueos a casas y a conventos e iglesias; participar en detenciones y en hechos de sangre; realizar escolta en trenes blindados²⁸⁰; ocupar cargos en organizaciones políticas, como Antonio Bravo Paniagua, mozo de estación, Secretario de las Juventudes

²⁷⁹ José Serrano Batanero fue un importante abogado penalista que desarrolló su carrera profesional en Madrid, en donde adquirió cierta notoriedad por su actuación en importantes casos seguidos durante los años veinte y treinta, como el del asesinato de Eduardo Dato en 1921. Se distinguió también por asumir la defensa de trabajadores afiliados a la UGT. De fuertes convicciones republicanas, participó activamente en los acuerdos para la constitución de la Conjunción Republicano-Socialista. Fue elegido diputado en 1931 para las Cortes Constituyentes de la Segunda República, en representación de Guadalajara, su provincia de nacimiento. Al perder su escaño en 1933 se reincorporó a su actividad como abogado y a diversas entidades culturales madrileñas, como era la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, de la que llegó a ser vicepresidente. Durante la guerra civil permaneció en Madrid, al frente de las responsabilidades que las autoridades republicanas le encomendaron, como fue la que tuvo como presidente del Comité Nacional de Cajas de Ahorro y más tarde también como presidente del Consejo de Administración del Monte de Piedad de Madrid. Al inicio de la sublevación contra la República formó parte, junto a otros correligionarios como Victoria Kent y Enrique Peinador, del colectivo de abogados anti-fascistas que se hizo cargo del Colegio de Abogados de Madrid, al haberse significado a favor del golpe de Estado algunos integrantes de su Junta de Gobierno. En abril de 1937 sería elegido concejal del Ayuntamiento de Madrid. Al terminar la contienda no quiso marchar al exilio y sería encarcelado y juzgado en consejo de guerra, resultando condenado a muerte, y fusilado el día 24 de febrero de 1940. <http://www.manuelazana.org/mostrarpersonajes.asp?id=32> [Consultada el 23 de junio de 2015].

²⁸⁰ Sobre los trenes blindados, véase ARÉVALO MOLINA, Jacinto M. (2003). *Los trenes blindados españoles*. Gijón, Trea.

Socialistas (no figura de dónde)²⁸¹. En algún caso llama la atención el razonamiento de los jueces depuradores, como sucedió en el caso del Oficial 1º de Intervención, Francisco Pérez Blesa, de quien dicen lo siguiente: “Baja definitiva en la Compañía por su antigua, constante y eficaz actuación como dirigente marxista”²⁸²

La baja definitiva era automática cuando el trabajador había sido condenado a una pena superior a los tres años de prisión. Por este motivo, tanto en virtud del reglamento vigente en la compañía como por analogía con el Código de Justicia Militar, que señalaba como pena accesoria la pérdida del empleo, se les privaba del derecho a ser readmitidos. Posteriormente se procuraría solucionar esta problemática elevando el tiempo a los seis años²⁸³.

Por último, a los pensionistas con la pérdida definitiva de la pensión se les achacaba acciones similares a los separados definitivamente del servicio.

4.4.2. El balance de la depuración en Oeste a través del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE

Como ya presentáramos en la introducción, a resultas de la Ley de Depuración de Funcionarios, todas las compañías ferroviarias se vieron en la obligación de confeccionar un fichero en el que fueran registrando los nombres de todos los empleados que se vieron afectados por el procedimiento. En el caso de Oeste se llegaron a registrar cerca de ocho mil fichas, concretamente 7.821, que han sido procesadas en su integridad a lo largo de estos años de investigación. De su explotación estadística hemos podido extraer datos que nos permiten ampliar el primer balance presentado anteriormente, el cual se ceñía exclusivamente a la información contenida en las actas del Comité de Dirección para la Depuración en Oeste, y que afectó, entre personal en activo y pensionista, a 1993 empleados.

El análisis pormenorizado que presentaremos a continuación nos permite obtener una visión más completa, prácticamente íntegra, sobre los efectos de este procedimiento depurador en Oeste, ya que el número de fichas registradas viene a coincidir con el que tenía esta compañía al comienzo de la Guerra Civil.

Las fichas en cuestión nos aportan, además de los nombres y apellidos de los empleados, la categoría profesional, el servicio al que pertenecían, la residencia a la que estaban adscritos, la sanción o sanciones impuestas, el número de expediente de depuración y nos informan si estuvieron presentes en la zona controlada por los sublevados en la fecha en la que ésta se produjo. Todas estas fichas, una vez digitalizadas y vaciadas en cuanto a la información en ella contenidas, fueron incorporadas a la base de datos nominal que se ha ido conformando al objeto de este proyecto de investigación. En el caso de Oeste también se han incorporado a esta misma base los datos que figuran en las actas del Consejo Directivo para la Depuración y la relación de personal con sanción de separación definitiva de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, previas a la Orden de 29 de diciembre de 1944²⁸⁴. Con esta amalgama de fuentes se ha podido verificar el verdadero impacto del proceso depurador, su distribución territorial, por servicios y por categorías profesionales.

Realizadas estas matizaciones, el análisis de las fichas nominales abiertas a partir del procedimiento depurador nos descubre un resultado diferente, tanto en términos absolutos

²⁸¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Junta Depuradora del Personal de la Red de Oeste. Acta de la Sesión nº 18 celebrada el 12 de abril de 1940.* Caja 205.

²⁸² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Junta Depuradora del Personal de la Red de Oeste. Acta de la Sesión nº 12 celebrada el 9 de febrero de 1940.* Caja 205.

²⁸³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes...* Doc. cit.

²⁸⁴ Mediante la que se aprobó la Reglamentación Nacional del Trabajo en RENFE.

como relativos, al arrojado a través de las actas del Consejo Directivo para la Depuración. De los 7821 trabajadores identificados a través de las fichas, el 82,13% salvaron el procedimiento sin ninguna sanción. El resto de los expedientados obtuvieron, en cambio, sanciones de diferente grado. Así el 7,95% reingresaron con sanción, alcanzando una cifra absoluta cercana a la registrada en las actas, una vez culminada la fase de revisión de los expedientes, concretamente 622 reingresados con sanción en las fichas frente a los 556 de las actas. Por otra parte, los empleados que recibieron la máxima sanción, la separación definitiva, serían 345 frente a los 124 que se recogen en las actas, tras la culminación también del procedimiento de revisión de expedientes. Al número definitivo que arrojan estas dos últimas casuísticas habría que sumar otros 431 expedientes con sanción que no han podido ser finalmente clasificados al no disponer de datos suficientes para su asignación a uno u otro de los grupos relativos al personal sancionado, al cual hemos denominado como “sanción desconocida” y que resulta de la información obrante en las fichas y de otras fuentes que también han sido vaciadas a esta base de datos nominal.

Como mostramos a continuación, la plantilla de Oeste se concentraba prácticamente en cinco de las trece provincias por las que discurrían sus líneas. Las provincias de Salamanca, Madrid, Pontevedra, Cáceres y Toledo aglutinaban el 73,11% del total de la plantilla. Las cinco contenían las estaciones más importantes de la red, los talleres principales (de Vigo y de Villaverde) y el centro directivo de la compañía con sede en Madrid. Por eso, no es de extrañar que sean estas mismas provincias las que concentren también el mayor número de empleados expedientados.

En el caso de los sancionados con la separación definitiva del servicio, las provincias de Madrid, Salamanca, Cáceres, Toledo y Pontevedra (por este orden) alcanzaron el 86,37% del total. Estas cinco provincias serán, como hemos visto en epígrafes anteriores, las que, durante la guerra, merecieron una atención especial por parte del servicio de seguridad de la parte sublevadas. Además, en dos de ellas, Toledo y Madrid, será hacia donde se replegarían los ferroviarios más comprometidos políticamente con la República, haciendo frente durante un tiempo a las tropas sublevadas hasta que, por el avance de estos últimos, tuvieron que acantonarse en el tramo final de la línea de Portugal, concretamente entre las estaciones de Leganés y Madrid-Delicias.

En cuanto a los expedientados con sanción desconocida encontramos de nuevo a estas cinco provincias, destacando ahora, y por este orden, a Toledo, Cáceres, Salamanca, Pontevedra y Madrid. Entre las cinco concentraron al 87%. De igual forma, el 92% de los reingresados con sanción se distribuirán por este orden entre las provincias de Madrid, Toledo, Cáceres, Salamanca y Pontevedra.

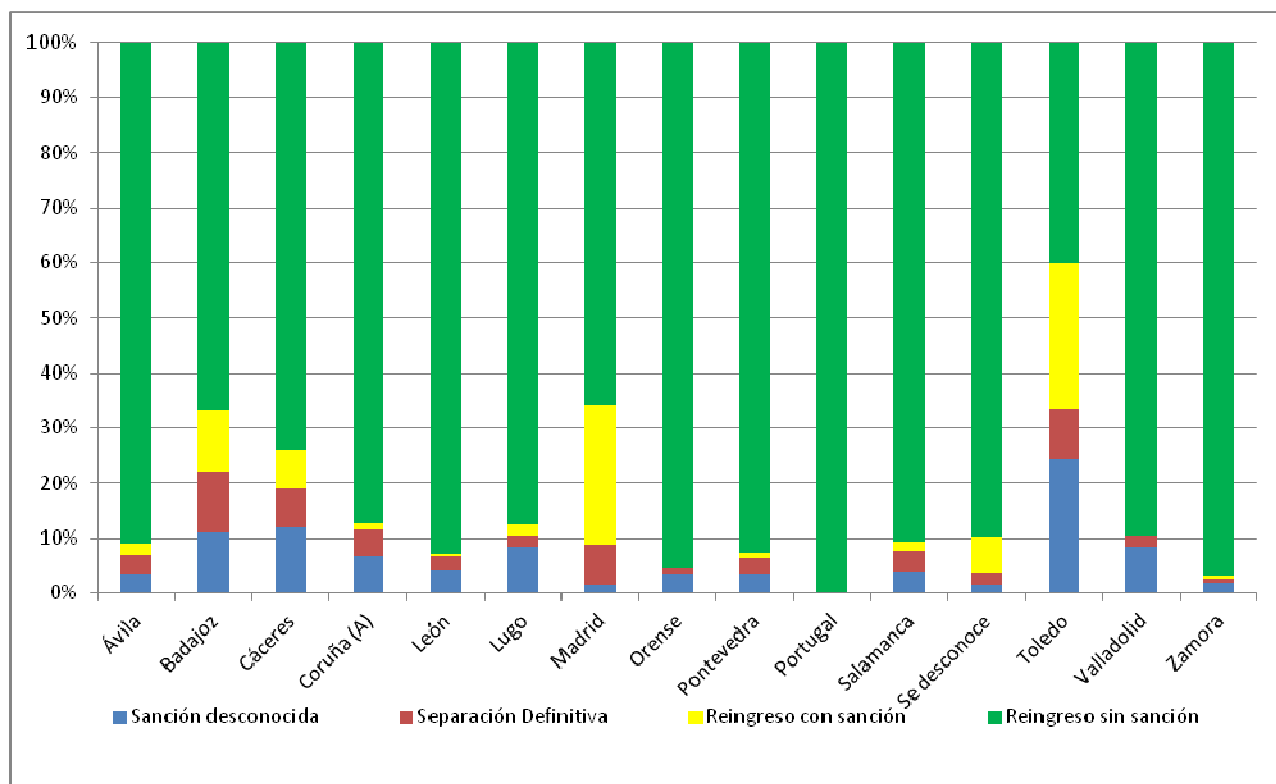
Otro grupo a tener en cuenta, pero que no ha podido ser adscrito territorialmente, es el conformado por los 580 empleados (que equivalen al 7,42% del total de la plantilla analizada) de los que se desconoce la residencia en la que trabajaban, así como el servicio que prestaban. En materia de género sí se conoce que una buena parte de este grupo lo componían mujeres (en un 43,62%), por lo cual es bastante probable que estas trabajadoras fueran guardesas del Servicio de Vía y Obras. De este grupo de 580 trabajadores, el 89,93%, reingresarían sin ningún tipo de sanción.

Cuadro 4.15: Distribución provincial de los empleados de Oeste por las casuísticas resultantes tras el procedimiento depurador

PROVINCIAS	Sanción desconocida	%	Separación Definitiva	%	Reingreso Con Sanción	%	Reingreso Sin Sanción	%	Número de empleados
Ávila	3	3,41	3	3,41	2	2,27	80	90,91	88
Badajoz	1	11,11	1	11,11	1	11,11	6	66,67	9
Cáceres	96	12,09	55	6,93	56	7,05	587	73,93	794
Coruña (A)	18	6,69	13	4,83	3	1,12	235	87,36	269
León	9	4,31	5	2,39	1	0,48	194	92,82	209
Lugo	8	8,33	2	2,08	2	2,08	84	87,50	96
Madrid	20	1,48	100	7,41	341	25,28	888	65,83	1349
Orense	9	3,53	3	1,18	0	0,00	243	95,29	255
Pontevedra	49	3,59	37	2,71	14	1,03	1264	92,67	1364
Portugal	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	2
Salamanca	69	4,03	60	3,50	32	1,87	1553	90,61	1714
Se desconoce	9	1,55	13	2,24	37	6,38	521	89,83	580
Toledo	121	24,35	46	9,26	130	26,16	200	40,24	497
Valladolid	11	8,27	3	2,26	0	0,00	119	89,47	133
Zamora	8	1,73	4	0,87	3	0,65	447	96,75	462
TOTAL	431	5,51	345	4,41	622	7,95	6423	82,13	7821

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Gráfico 4.2: Distribución de las casuísticas por provincias



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Si concentramos nuestro análisis sobre el resultado del procedimiento depurador en las residencias de la compañía que contaban con más de cien empleados, apreciamos cómo la conclusión del mismo estuvo directamente relacionada con los sucesos acaecidos durante la propia guerra, más que con el sustrato ideológico que pudiera existir entre el personal residente en dichas poblaciones. Del siguiente cuadro destacaríamos los casos de Talavera de la Reina²⁸⁵ y Navalmoral de la Mata. En ambas estaciones se hizo frente a la sublevación militar y, antes de que arremetiera el hostigamiento por parte de la aviación golpista, como sucedió en Navalmoral de la Mata, sus trabajadores se replegaron hacia Madrid llevándose también locomotoras y material rodante, con el fin de contar con suficientes recursos humanos y materiales para poder resistir en el corto tramo de línea de la compañía que quedó en manos de la República. En el caso de Talavera de la Reina sólo el 22,58% de la plantilla reingresó sin sanción y en el de Navalmoral de la Mata este porcentaje se quedó en el 44,64%. Otras residencias situadas en la provincia de Madrid, como fueron las de Villaverde (en donde se ubicaba uno de los dos talleres centrales de la compañía) y la propia capital, el porcentaje de reingresados se elevó al 60 y al 67,43 por ciento respectivamente. Por último, la estación de Arroyo-Malpartida, uno de los principales centros logísticos de la línea Madrid-Lisboa, también acusó su resistencia al golpe armado durante los días siguientes al mismo, arrojando un porcentaje de reingresados sin sanción del 78,43%.

Cuadro 4.16: Distribución por las casuísticas resultantes tras el procedimiento depurador de los ferroviarios de Oeste con residencia en las estaciones con más de cien trabajadores

Residencias	Provincia	Empleados	Sanción desconocida	%	Separación definitiva	%	Reingreso con sanción	%	Reingreso sin sanción	%
Salamanca	Salamanca	1098	41	3,73	46	4,19	19	1,73	992	90,35
Madrid	Madrid	1096	5	0,46	86	7,85	266	24,27	739	67,43
Vigo	Pontevedra	880	34	3,86	36	4,09	8	0,91	802	91,14
Se desconoce	Se desconoce	580	9	1,55	13	2,24	37	6,38	521	89,83
Zamora	Zamora	252	7	2,78	3	1,19	3	1,19	239	94,84
Villaverde	Madrid	200	1	0,50	8	4,00	71	35,50	120	60,00
Ourense	Ourense	165	3	1,82	1	0,61	0	0,00	161	97,58
Arroyo-Malpartida	Cáceres	153	15	9,80	13	8,50	5	3,27	120	78,43
Talavera de la Reina	Toledo	124	34	27,42	22	17,74	40	32,26	28	22,58
Astorga	León	113	6	5,31	3	2,65	1	0,88	103	91,15
Navalmoral de la Mata	Cáceres	112	25	22,32	10	8,93	27	24,11	50	44,64

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

La plantilla de Oeste que venimos analizando se encontraba distribuida entre 19 áreas operativas, que venían a corresponder, en buena medida, con los servicios en los que se subdividía la explotación ferroviaria. En el siguiente cuadro se muestra la distribución de la

²⁸⁵ Sobre la Guerra Civil en Talavera, véase DÍAZ DÍAZ, Benito; PÉREZ CONDE, José; JIMÉNEZ RODRIGO, Juan Carlos (2007). *La guerra civil en Talavera de la Reina: conflicto bélico, represión y vida cotidiana*. Talavera de la Reina: Ayuntamiento de Talavera de la Reina.

plantilla por provincias y servicios, destacando por el número de trabajadores asignados, los dedicados a las tareas del movimiento de trenes y estaciones (Explotación), a la conservación y mantenimiento de la vía y las instalaciones fijas y al mantenimiento y operación del material rodante (Material y Tracción). Entre los tres servicios representaban al 86,70% de la plantilla.

Cuadro 4.17: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste afectados por el proceso depurador

PROVINCIAS	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	1	6	0	1	1	0	51	0	88
Badajoz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	5	0	9
Cáceres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	295	13	177	0	1	2	0	303	3	794
Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	129	4	60	0	0	1	0	75	0	269
León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	2	36	0	2	0	0	62	1	209
Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	4	12	0	5	0	0	40	0	96
Madrid	3	6	29	9	1	2	0	10	41	5	16	311	147	485	19	42	29	30	163	1	1349
Orense	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	156	5	16	0	1	0	0	73	2	255
Pontevedra	2	1	0	1	0	0	1	0	2	0	1	590	20	447	0	8	3	0	283	5	1364
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Salamanca	12	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	705	37	539	0	3	6	0	401	7	1714
Se desconoce	0	0	1	1	0	0	0	3	5	1	1	31	6	22	0	2	3	0	78	426	580
Toledo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	234	2	36	0	1	6	0	215	3	497
Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	50	4	9	0	4	0	0	64	1	133
Zamora	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	182	11	86	0	1	1	0	179	1	462
TOTAL	19	8	30	12	1	2	2	13	50	6	19	2857	256	1932	19	71	52	30	1992	450	7821

Abreviaturas: AC (Acopios), AD (Administración), AL (Almacenes), CP (Caja de Pensiones), C (Combustible), CE (Comisaría del Estado), CM (Comercial), CS (Consejo), CB (Contabilidad), CT (Contencioso), D (Dirección), EX (Explotación), I (Intervención), MT (Material y Tracción), P (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), ST (Secretaría), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Al igual que mostrábamos en el balance relativo a las actas de la Junta Depuradora, las sanciones impuestas repercutirían de forma proporcional a la composición numérica de los principales servicios operativos. Así las cosas, Explotación, Material y Tracción, Vía y Obras e Intervención serán los que copen los mayores porcentajes.

Si profundizamos, por casuísticas del proceso depurador, en sus respectivas distribuciones, por provincias y servicios, observamos cómo en el caso de los sancionados con la separación definitiva, el mayor número de afectados se registró dentro del Servicio de Explotación con 154 casos, representando el 44,64% del total, siendo las provincias de Madrid, Salamanca y Cáceres las que mayor número de separaciones definitivas acapararon con respecto al total general. Por detrás del Servicio de Explotación se encontraría el de Material y Tracción con 95 casos y el de Vía y Obras con 51, representando el 27,54 y el 14,78 por ciento respectivamente. Las provincias de Toledo y Pontevedra acusarían también el impacto de las separaciones definitivas. En el caso de Toledo por encontrarse la práctica totalidad de su provincia en el seno del denominado sector de operaciones y en el de Pontevedra por el sustrato ideológico izquierdista, concentrado principalmente en la ciudad de Vigo.

Cuadro 4.18: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste afectados por la Separación Definitiva del Servicio

PROVINCIAS	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Badajoz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cáceres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	1	16	0	0	1	0	5	0	55

PROVINCIAS	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	1	0	1	0	13
León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	1	0	5
Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Madrid	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	3	37	3	31	2	2	1	2	14	1	100
Orense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3
Pontevedra	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	13	0	15	0	3	0	0	2	2	37
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Salamanca	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	19	2	27	0	0	3	0	8	0	60
Se desconoce	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	0	3	5	13
Toledo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	1	0	0	1	0	14	0	46
Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	3
Zamora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	4
TOTAL	0	2	1	1	0	0	2	1	0	0	3	154	9	95	2	7	7	2	51	8	345

Abreviaturas: AC (Acopios), AD (Administración), AL (Almacenes), CP (Caja de Pensiones), C (Combustible), CE (Comisaría del Estado), CM (Comercial), CS (Consejo), CB (Contabilidad), CT (Contencioso), D (Dirección), EX (Explotación), I (Intervención), MT (Material y Tracción), P (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), ST (Secretaría), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

En cuanto a las categorías profesionales que sufrieron en mayor medida el impacto de la pérdida del empleo, hemos podido identificar hasta 102 cargos, de los cuales mostramos a continuación los catorce primeros, que representan el 50,45% del total de las separaciones definitivas. Como se puede observar, serán las ocupaciones dedicadas al movimiento de los trenes las que concentren el mayor número de estas sanciones máximas. La categoría de factor, en sus diferentes clases, concentrará cerca del quince por ciento del total de las separaciones, seguidas de otra categoría vinculada también al mismo Servicio de Explotación, como era el caso de los mozos en sus diferentes modalidades (autorizado, de estación, fijo, etc) cuyo porcentaje se encontraba próximo al once por ciento. El personal de Vía y Obras, a través de los obreros y de los capataces de vía, también contarán con representación, con más del seis por ciento, en esta selección de categorías, al igual que la tradicional pareja compuesta por el maquinista y el fogonero, vinculadas ambas al Servicio de Material y Tracción, cuya representación no llegará al cinco por ciento del total. Dentro de estas primeras catorce categorías es preciso destacar la ausencia de oficios vinculados al ámbito de los talleres, que, en cambio, sí contarán con una mayor representación en el resto de casuísticas analizadas²⁸⁶.

Cuadro 4.19: Distribución por categorías profesionales de los empleados de Oeste afectados por la Separación Definitiva del Servicio

Cargo	SD	%	% Acumulativo
Factor	36	10,43	10,43
Mozo Autorizado	22	6,38	16,81
Guardagujas	18	5,22	22,03
Obrero	15	4,35	26,38
Oficial Administrativo	15	4,35	30,73
Mozo de Estación	12	3,48	34,21
Fogonero	10	2,9	37,11
Factor de 3ª	8	2,32	39,43
Capataz de Vía y Obras	7	2,03	41,46

²⁸⁶ El resto de categorías se muestra dentro del Anexo Estadístico que complementa al presente estudio.

Cargo	SD	%	% Acumulativo
Maquinista	7	2,03	43,49
Factor de 2ª	6	1,74	45,23
Guarda Jurado	6	1,74	46,97
Mozo Fijo	6	1,74	48,71
Oficial de 3ª Administrativo	6	1,74	50,45

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

La publicación en el año 1945 de la Reglamentación del Trabajo en RENFE²⁸⁷ y la entrada en vigor de una nueva clasificación de categorías profesionales, dio pie a que el Servicio de Personal y de Asistencia Social confeccionara listados, por cada antigua compañía, sobre aquellos empleados que habían sido dados de baja a consecuencia del procedimiento depurador. La finalidad de dichos listados no era otra que la de estudiar cómo podrían quedar encuadrados laboralmente esos trabajadores, dentro del nuevo esquema organizativo, ante una eventual readmisión y contar así con los datos más básicos sobre su antigüedad en las antiguas compañías ferroviarias, su edad y los motivos de su separación de la empresa. En el caso de Oeste encontramos cómo el número de trabajadores considerados como separados definitivamente del servicio a consecuencia del procedimiento depurador se elevaría a 241. Nuevamente nos encontramos con un dato diferente a los hasta ahora indicados, aunque si a este número le descontásemos los 80 empleados identificados como dados de baja por la autoridad militar, el número resultante ascendería a 161, muy próximo a los 164 reconocidos por RENFE en 1973 como consecuencia de la acción desarrollada por los juzgados depuradores constituidos en las diferentes compañías concesionarias²⁸⁸. Del total de 241 nombres que aparecen en la relación, 235 eran hombres y 6 mujeres, y presentaban alguna de las circunstancias que se citan a continuación y que cuantificamos en términos absolutos y relativos.

Cuadro 4.20. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados de Oeste que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos

Total General Oeste	Baja por la autoridad militar	Condenados a penas de cárcel	Desaparecidos	Fallecidos	Huidos al extranjero	No afectados por ninguna de las anteriores circunstancias
241	80	60	2	4	1	94
Porcentaje	33,20	24,90	0,83	1,66	0,41	39,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

Como se puede observar, dentro del conjunto de ferroviarios de Oeste en situación de separación definitiva en la empresa destacarían, en primer lugar, aquellos que fueron dados de baja durante el procedimiento llevado a cabo por la autoridad militar, mientras que cerca del

²⁸⁷ Orden de 29 de diciembre de 1944, publicada en el BOE el domingo 14 de enero de 1945: Fascículo único.

²⁸⁸ RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario "YA"...* Doc. cit.

veinticinco por ciento de las separaciones obedecían a la existencia de penas de cárcel que hacían muy difícil el reingreso en el caso de haber cumplido la pena establecida. Las condenas más usuales, por orden numérico, fueron las de treinta, doce y seis años de prisión, como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 4.21. Distribución de las condenas de prisión impuestas a los empleados de Oeste sancionados con la Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos

Tipo de condena	Número de empleados condenados	Porcentaje respecto al total de empleados con la Separación Definitiva del Servicio
Seis años de prisión	11	4,60
Nueve años de prisión	1	0,40
Diez años de prisión	2	0,83
Doce años de prisión	15	6,22
Quince años de prisión	1	0,41
Diecisiete años de prisión	1	0,41
Veinte años de prisión	2	0,83
Treinta años de prisión	14	5,81
Libertad condicional	1	0,40
Se desconoce	11	4,56
Pena de muerte	1	0,40
Totales	60	24,90

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

A pesar de estas circunstancias, la mayoría de estos antiguos trabajadores se encontraban a mediados de la década de 1940 en una franja de edad óptima para su reincorporación a la empresa pública RENFE, concretamente entre los 40 y los 49 años, según se comprueba a través del siguiente cuadro.

Cuadro 4.22. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados de Oeste que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio

Total General Oeste	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	Se desconoce
241	1	30	69	45	28	8	2	58
Porcentaje	0,41	12,40	28,60	18,70	11,60	3,32	0,83	24,10

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF E-156-002.

A pesar de no contar con el año de ingreso del 45,23% de los trabajadores de Oeste que figuran en la relación elaborada por RENFE, por el resto de década identificadas, observamos en el siguiente cuadro cómo buena parte de ellos pertenecerían a la década de los veinte, contando por tanto con una antigüedad que sobrepasaría los diez años de vida profesional dentro de la compañía ferroviaria.

Cuadro 4.23. Décadas en las que ingresaron los antiguos empleados de Oeste que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio

Total General Oeste	Finales de siglo XIX	1900-1909	1910-1919	1920-1929	1930-1939	Se desconoce
241	1	9	25	80	17	109
Porcentaje	0,41	3,73	10,37	33,20	7,05	45,23

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

En el grupo de los reingresados con sanción el personal de Material y Tracción fue el que mayor número de casos concentró, 202, representado el 32,48% respecto al total, aunque si bien, este porcentaje no se refleja con claridad cuando se pormenoriza la incidencia de esta casuística por categorías profesionales. La mayoría de los sancionados pertenecientes al Servicio de Material y Tracción tenían su puesto de trabajo en los talleres centrales de Oeste en Villaverde, mientras que el resto pertenecían principalmente a los depósitos de la provincia de Cáceres, situados en las estaciones de Arroyo-Malpartida y Navalmoral de la Mata, así como en el de la toledana estación de Talavera de la Reina. El siguiente grupo de reingresados con sanción lo conformaban 182 trabajadores del Servicio de Explotación, que representaban al 29,26% y que se distribuían por este orden entre las provincias de Madrid, Toledo, Cáceres, Salamanca y Pontevedra. Nuevamente se aprecia el efecto de la resistencia en las provincias de Madrid y Toledo, así como las secuelas de los focos de Navalmoral de la Mata y Arroyo-Malpartida. Los reingresados con sanción pertenecientes al Servicio de Vía y Obras, con 123 casos y representando al 19,77%, procedían en más de un cincuenta por ciento de la provincia de Toledo, seguidos por los que tuvieron su residencia en la de Madrid. Por último, los reingresados con sanción pertenecientes al servicio de Intervención, una de las principales áreas administrativas de la compañía, representaron al 7,40% del total, procediendo la mayoría de ellos de la provincia de Madrid.

Cuadro 4.24: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste Reingresados con Sanción

PROVINCIAS	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
Badajoz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cáceres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	1	21	0	1	0	0	6	0	56
Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3
León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Madrid	2	0	6	1	0	0	0	1	7	1	0	66	43	161	0	8	1	3	41	0	341
Orense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pontevedra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	3	0	0	1	0	0	0	14
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Salamanca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	1	7	0	1	0	0	4	0	32
Se desconoce	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	33	37
Toledo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	10	0	0	0	0	71	0	130
Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zamora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
TOTAL	2	0	6	1	0	0	0	1	7	1	0	182	46	202	0	13	2	3	123	33	622

Abreviaturas: AC (Acopios), AD (Administración), AL (Almacenes), CP (Caja de Pensiones), C (Combustible), CE (Comisaría del Estado), CM (Comercial), CS (Consejo), CB (Contabilidad), CT (Contencioso), D (Dirección), EX (Explotación), I (Intervención), MT (Material y Tracción), P (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), ST (Secretaría), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

126 categorías profesionales se vieron afectadas por sanciones que no impidieron el reingreso en la compañía. Las quince primeras concentran el 52,26% del total de casos registrados. En esta casuística serían las categorías más básicas dentro de la cadena productiva (obreros del Servicio de Vía y Obras, peones de los talleres del Servicio de Material y Tracción y guardagujas y mozos, vinculados al Servicio de Explotación) las que acapararon el mayor número de casos. Factores, oficiales administrativos, fogoneros, maquinistas, guardafrenos y oficiales de taller conformarían un segundo nivel dentro de los casos registrados²⁸⁹.

Cuadro 4.25: Distribución por categorías profesionales de los empleados de Oeste reingresados con sanción

Cargo	RCS	%	% Acumulativo
Obrero	47	7,56	7,56
Se desconoce	33	5,31	12,87
Guardagujas	28	4,5	17,37
Peón	26	4,18	21,55
Mozo Autorizado	23	3,7	25,25
Oficial de 2ª Administrativo	23	3,7	28,95
Factor	20	3,22	32,17
Mozo Fijo	20	3,22	35,39
Fogonero	19	3,05	38,44
Ayudante Montador	17	2,73	41,17
Guardafrenos	16	2,57	43,74
Oficial de 3ª Administrativo	16	2,57	46,31
Oficial	13	2,09	48,40
Maquinista	12	1,93	50,33
Oficial Administrativo	12	1,93	52,26

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

La tercera casuística que hemos identificado también afecta a personal que fue sancionado con algún tipo de sanción que no ha podido ser concretada. Dentro de este grupo se encontrarían 216 ferroviarios que habían llegado a ser detenidos, lo que venía a representar el 50,12%; 193 que se habían ausentado de su residencia ignorándose su paradero, cuyo porcentaje ascendía al 44,78%; mientras que el 5,10% restante lo conformaban empleados que habían abandonado el servicio, habían sido sancionados por la autoridad militar del ejército sublevado, habían sido amonestados por faltas de servicio o habían sido expulsados de España por las autoridades. Al ser un número significativo se ha tratado, por tanto, de forma diferenciada. De la siguiente tabla observamos como estas sanciones se concentraron principalmente en el Servicio de Explotación, con 293 casos, que representan el 67,98% del

²⁸⁹ El resto de categorías se muestra dentro del Anexo Estadístico que complementa al presente estudio.

total y que se distribuyeron, por este orden, entre las provincias de Toledo, Cáceres, Pontevedra, Salamanca y Madrid. Los casos vinculados al Servicio de Material y Tracción fueron 86, representando el 19,95% y distribuyéndose entre las provincias de Cáceres, Salamanca, Toledo, Pontevedra y Madrid. El Servicio de Vía y Obras registró 39 casos, representando el 9,05% y distribuyéndose entre casi todas las provincias, siendo Cáceres la que concentró el mayor número.

Cuadro 4.26: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste afectados con algún tipo de sanción desconocida

PROVINCIAS	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Badajoz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cáceres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	29	0	0	0	0	10	0	96
Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	9	0	0	0	0	1	0	18
León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	0	0	0	0	0	0	9
Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	1	0	8
Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	5	0	0	0	0	0	0	20
Orense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	1	0	9
Pontevedra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	1	10	0	1	0	0	5	0	49
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Salamanca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	6	17	0	0	1	0	7	1	69
Se desconoce	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9
Toledo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	0	11	0	1	0	0	3	0	121
Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	1	0	0	0	0	0	0	11
Zamora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	2	0	8
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	293	9	86	0	2	1	0	39	1	431

Abreviaturas: AC (Acopios), AD (Administración), AL (Almacenes), CP (Caja de Pensiones), C (Combustible), CE (Comisaría del Estado), CM (Comercial), CS (Consejo), CB (Contabilidad), CT (Contencioso), D (Dirección), EX (Explotación), I (Intervención), MT (Material y Tracción), P (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), ST (Secretaría), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Las catorce categorías²⁹⁰ que se muestran en el siguiente cuadro representan el 70,76% de las categorías identificadas, 77 en total. Como ya anticipábamos la mayor parte de los casos corresponden a cargos vinculados con la explotación de las estaciones: factores, guardagujas, mozos, jefes de estación, así como obreros, peones, maquinistas y fogoneros.

Cuadro 4.27: Distribución por categorías profesionales de los empleados de Oeste con sanción desconocida

Cargo	Sanción Desconocida	%	Acumulativo
Factor	59	13,69	13,69
Guardagujas	57	13,23	26,92
Mozo Autorizado	31	7,19	34,11
Jefe de Estación	28	6,5	40,61
Mozo Fijo	19	4,41	45,02
Factor de 2ª	17	3,94	48,96
Obrero	16	3,71	52,67
Peón	16	3,71	56,38

²⁹⁰ El resto de categorías se muestra dentro del Anexo Estadístico que complementa al presente estudio.

Cargo	Sanción Desconocida	%	Acumulativo
Factor de 3ª	14	3,25	59,63
Factor de 1ª	12	2,78	62,41
Maquinista	11	2,55	64,96
Fogonero	10	2,32	67,28
Guardafrenos	8	1,86	69,14
Interventor en Ruta	7	1,62	70,76

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Como ya hemos visto anteriormente, los 6.423 ferroviarios de Oeste reingresados sin sanción residieron principalmente en aquellas provincias que fueron ocupadas por los militares sublevados, sobre todo destacaron Salamanca y Pontevedra. Los servicios de Explotación, Vía y Obras y Material y Tracción concentraron el mayor número de los casos.

Cuadro 4.28: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste Reingresados sin Sanción

PROVINCIAS	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	6	0	0	1	0	50	0	80
Badajoz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	6
Cáceres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179	11	111	0	0	1	0	282	3	587
Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	108	4	51	0	0	0	0	72	0	235
León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95	1	34	0	2	0	0	61	1	194
Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	4	12	0	2	0	0	39	0	84
Madrid	1	5	22	7	1	2	0	8	34	4	13	193	101	288	17	32	27	25	108	0	888
Orense	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	148	3	15	0	1	0	0	72	2	243
Pontevedra	2	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	535	19	419	0	4	2	0	276	3	1.263
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Salamanca	12	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	630	22	494	0	2	2	0	382	6	1.553
Se desconoce	0	0	1	1	0	0	0	3	5	1	1	25	6	20	0	1	3	0	66	388	521
Toledo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	2	14	0	0	5	0	127	3	200
Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	40	3	7	0	4	0	0	63	1	119
Zamora	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	174	10	83	0	1	1	0	176	1	447
TOTAL	17	6	23	10	1	2	0	11	43	5	16	2.228	186	1.555	17	49	42	25	1.779	408	6.423

Abreviaturas: AC (Acopios), AD (Administración), AL (Almacenes), CP (Caja de Pensiones), C (Combustible), CE (Comisaría del Estado), CM (Comercial), CS (Consejo), CB (Contabilidad), CT (Contencioso), D (Dirección), EX (Explotación), I (Intervención), MT (Material y Tracción), P (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), ST (Secretaría), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Si descendemos a nivel de las categorías profesionales encontramos que serían las más numerosas dentro de la compañía las que acapararon el mayor número de registros: obreros de Vía y Obras, factores, guardesas, guardagujas, guardafrenos, peones, mozos, guardabarreras, fogoneros y maquinistas. Entre los cargos intermedios destacarían los jefes de estación y capataces de Vía y Obras. En el cuadro siguiente se presentan las primeras quince categorías entre las 290 identificadas dentro de esta casuística²⁹¹.

²⁹¹ El resto de categorías se muestra dentro del Anexo Estadístico que complementa al presente estudio.

Cuadro 4.29: Distribución por categorías profesionales de los empleados de Oeste reingresados sin sanción

Cargo	RSS	%	% Acumulativo
Obrero	741	11,54	11,54
Factor	454	7,07	18,61
Se desconoce	395	6,15	24,76
Guardesa	287	4,47	29,23
Guardafrenos	250	3,89	33,12
Guardagujas	234	3,64	36,76
Mozo Autorizado	233	3,63	40,39
Peón	193	3	43,39
Mozo	168	2,62	46,01
Guardabarreras	167	2,6	48,61
Fogonero	161	2,51	51,12
Jefe de Estación	159	2,48	53,60
Mozo Fijo	153	2,38	55,98
Capataz de Vía y Obras	145	2,26	58,24
Maquinista	143	2,23	60,47

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

4.5. Conclusiones

El proceso de depuración, que hemos presentado para el caso de Oeste, nos ha permitido mostrar los resultados de la primera gran depuración, iniciada a las pocas semanas de que el golpe de Estado triunfara en una buena parte del territorio del occidente de España, en donde esta compañía tenía asentada su red ferroviaria. Esta circunstancia será la que otorgue a Oeste el triste honor de ser la primera gran compañía del escenario ferroviario español que tuvo que poner en marcha un proceso represivo, de amplia repercusión, que contó con dos etapas, la militar y la propiamente civil, aunque esta última fuera también supervisada de forma muy estrecha por la omnipresente autoridad castrense. A través de su estudio hemos podido presentar todo un clima ideológico, claramente volcado hacia la izquierda, que pronto se fue sumergiendo dentro de las redes del régimen y que, o bien desaparecería de la escena o bien se mantendría oculto y silenciado, por la fuerza de las armas y por el miedo. Con ese escenario descrito a través de los informes consultados, la Junta Depuradora de Oeste se apresuró por intentar cumplir con el trámite depurador dentro de los cortos plazos de tiempo que el Ministerio de Obras Públicas estipuló; pero la necesidad de documentar debidamente los cerca de dos mil expedientes abiertos por la junta depuradora impidió cumplir con los plazos establecidos desde el Ministerio.

El resultado del procedimiento ha sido estudiado a través de las diferentes fuentes que se disponen: actas de la junta depuradora, fichas individualizadas de la plantilla de Oeste abiertas a raíz de procedimiento depurador a la altura de 1939 y la relación sobre el personal separado, elaborada por RENFE en 1943. Cada una de ellas cubre un universo de trabajadores

muy concreto, siendo, si cabe, las fichas individualizadas las que vienen a medir el verdadero efecto del procedimiento depurador sobre el conjunto de esta empresa, el cual se cebó, principalmente, en aquellas provincias que habían resistido durante más tiempo el acoso de las tropas sublevadas (Toledo y Madrid) o por haber hecho frente en los primeros días del golpe de Estado a los militares y falangistas que ocuparon las instalaciones ferroviarias, nos referimos en este caso a las estaciones cacereñas de Arroyo-Malpartida, Plasencia-Empalme y Navalморal de la Mata y a la toledana de Talavera de la Reina. También acusarían el impacto de las sanciones las ciudades que, aun estando en la zona que empezaron a controlar desde el primer momento los sublevados, contaban, como era el caso de Salamanca y Vigo, con un número muy importante de empleados, muchos de ellos, según hemos podido constatar a través de los informes elaborados durante los primeros días meses de guerra, muy decantados a opciones políticas de izquierda.

Los servicios de Explotación, Material y Tracción y Vía y Obras serían los que concentrarían el mayor impacto de las sanciones, en buena medida por ser los que conformaban el grueso de la plantilla de Oeste, si bien éstas se distribuirían en proporciones prácticamente parecidas entre trabajadores pertenecientes a categorías de escasa cualificación, como eran los obreros de vía, los guardagujas y mozos, y aquellas otras que precisaban de una formación específicamente ferroviaria para el desarrollo de su cometido profesional, como era el empleo de factor. No obstante, dentro del grupo de las categorías específicamente ferroviarias, se aprecia cómo las sanciones se cebaron menos sobre determinadas categorías consideradas como indispensables para el servicio ferroviario, como eran las de maquinista y fogonero. Los datos obtenidos, a partir del análisis realizado a través de las fichas abiertas al personal de Oeste, nos indican que si la separación definitiva afectó al 4,04% del total de maquinistas de Oeste y al 5% de sus fogoneros, en el caso de los factores llegaría hasta el 7,98%, evidenciándose así que el funcionamiento del ferrocarril de posguerra no hubiera sido posible si los miembros de la junta depuradora no hubieran tenido el mandato de estudiar con detenimiento las sanciones a aplicar a categorías consideradas como insustituibles, a corto plazo, para el buen funcionamiento del servicio ferroviario.

Capítulo 5. La depuración en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 1936-1943

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (en adelante Andaluces) fue constituida en el año 1877 por iniciativa del inversor sevillano Joaquín de la Gándara y Navarro, marqués de la Gándara, y de su homónimo el malagueño Jorge Loring y Oyarzábal, marqués de Casa-Loring. Como ha indicado Pedro Tedde²⁹², ambos emprendedores contaban ya con experiencia previa en la gestión y explotación de ferrocarriles. Los dos habían intervenido en la formación de la Compañía de los Ferrocarriles de Córdoba a Málaga y ambos se habían interesado por otros proyectos ferroviarios de la región, como fue el caso del Ferrocarril entre Córdoba y Belmez, promovido con la intención de transportar los carbones de los yacimientos de Belmez y Espiel hasta la primera siderurgia que había surgido en España, situada en las inmediaciones de Málaga.

La iniciativa empresarial de Gándara y Loring surgió cuando ya se encontraban abiertos a la explotación ferroviaria un total de 1.068 kilómetros de vía ancha en la región andaluza, los cuales unían ya entre sí a las capitales de Sevilla, Cádiz, Córdoba, Málaga, Granada y Jaén. Y a todas las anteriores con la submeseta sur y Madrid, a través de las líneas explotadas por MZA y que discurrían por el valle del Guadalquivir y por el paso de Despeñaperros. A la altura de 1877 las provincias de Huelva y Almería se encontraban todavía al margen de esta primera red ferroviaria andaluza. La provincia de Almería no había conocido aún la experiencia ferroviaria y no lo haría hasta el año 1890 en el que se abrieron al tráfico los diez primeros kilómetros²⁹³.

El objetivo fundamental de los promotores de Andaluces no era otro que el de crear una red ferroviaria de ámbito regional en la que se integrara el mayor número de líneas ferroviarias y articular así una verdadera malla de comunicaciones por toda Andalucía²⁹⁴. Para ello, Loring y Gándara construirían su red a partir de aquellas líneas, ya en explotación, que no estaban integradas en la Compañía MZA, su más seria competidora. MZA explotaba la línea Alcázar de San Juan-Sevilla desde la integración en su seno, en 1875, del Ferrocarril Córdoba-Sevilla. Por tanto, el nuevo sistema ferroviario de la compañía andaluza se sustentaría en las líneas de Sevilla-Jerez-Cádiz, de 158 kilómetros, y las de Córdoba-Málaga y Granada-Bobadilla, por otro, de 315 kilómetros. Para conectar ambas se contaba con el trayecto Utrera-Morón-Osuna-La Roda, de 129 kilómetros. Todas estas líneas estaban ya en poder de Loring, Gándara y sus socios en 1879²⁹⁵.

Como indicábamos ya en el capítulo primero, dentro del epígrafe dedicado a Andaluces, tras un dilatado proceso de adquisiciones de líneas y de construcción de otras nuevas, la compañía llegaría finalmente a explotar 1.646 kilómetros y a tener presencia en nueve provincias españolas, en siete propiamente andaluzas (en todas las que componen la región menos en la provincia de Huelva) y en las de Alicante y Murcia. Finalmente, en mayo de 1936 y debido a las dificultades económicas por las que atravesaba, la compañía ferroviaria sería incautada por el Estado²⁹⁶, quedando nacionalizada e integrada junto a la Compañía

²⁹² Véase TEDDE DE LORCA, Pedro (1980). “La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): una empresa de transportes en la España de la Restauración” en *Investigaciones Económicas*, nº 12, pp. 27-76.

²⁹³ Véase CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003). *Op. cit.*

²⁹⁴ Según consta en COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES, Memorias de explotación de los años 1878, 1879 y 1881.

²⁹⁵ TEDDE DE LORCA, Pedro (1980). *Op. cit.* p. 27.

²⁹⁶ Sobre las causas que motivaron la incautación, véanse MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y Datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Madrid, Tomo III, pp. 226-232; CUÉLLAR VILLAR, Domingo y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (Dir.) (2008). *150 años de ferrocarril en Andalucía*. Junta de Andalucía. 2 vols.

Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, dentro de una nueva empresa pública, que recibiría la denominación de Compañía Nacional de los Ferrocarriles Andaluces y del Oeste de España, manteniendo, no obstante, una explotación separada hasta su integración en RENFE en 1941.

5.1. El proceso de Depuración en la Red de Andaluces hasta su cierre provisional en el año 1943

La documentación que, en relación con Andaluces, ha llegado hasta nuestros días sobre el período de la Guerra Civil es realmente escasa y muy fragmentada. Las fuentes disponibles no permiten seguir la trayectoria completa por la que discurrió el proceso de depuración en esta red ferroviaria, con anterioridad a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios. No obstante y a pesar de la existencia de esta laguna documental, procuraremos arrojar una luz mediante la presentación de los datos que se poseen en torno a la etapa de control que, sobre los recursos humanos de la compañía, vendría a capitalizar la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles hasta el comienzo del procedimiento depurador vinculado a la mencionada Ley.

Si la red ferroviaria explotada por Andaluces a la altura de 1935 contaba según el AFET con 10.976 empleados, los servicios de Material y Tracción y de Explotación absorbían, a mediados de julio de 1936, el 54,35% de la plantilla, distribuyéndose entre los talleres generales, con sede en Los Prados (Málaga), los depósitos de material rodante radicados de la misma ciudad de Málaga, así como en Puente Genil y Cercadilla (ambos en Córdoba), Granada, Algeciras (Cádiz), Utrera (Sevilla) y en las estaciones dependientes de las inspecciones de Movimiento de Málaga, Granada, Jaén, Córdoba, Sevilla, Alicante y Algeciras²⁹⁷. Sobre el impacto de la guerra en el conjunto de la plantilla de Andaluces sólo contamos con datos relativos a los referidos servicios de Explotación y Material y Tracción. La información, fechada en febrero de 1938 (un año después de la ocupación de Málaga²⁹⁸), nos permite saber que el 28,61% de los trabajadores que componían ambos servicios abandonarían sus puestos de trabajo o serían separados por la autoridad militar franquista con posterioridad al 18 de julio de 1936. A este porcentaje habría que sumar el 2,06% que fallecieron también después de dicha fecha y el 0,05% que pasó a tener la condición de jubilado. Estos porcentajes serían mayores en aquellas provincias que fueron rápidamente ocupadas por el ejército sublevado, en las que pudieron llevarse a ejecución, sin cortapisas, los diferentes decretos de depuración promulgados desde el bando franquista y aplicados por su ejército de ocupación.

La efectividad de estas primeras medidas, a las que se sumaron las sobrevenidas por la huida de una buena parte de los trabajadores hacia áreas controladas por la República, provocarían que, a la altura de febrero de 1938, trabajaran entre ambos servicios un total de 4.689 empleados, lo que venía a suponer, en cifras relativas, una reducción del 21,40% respecto al número de trabajadores vinculados a estos servicios con fecha 18 de julio de 1936, fijada entonces en los 5.966 empleados²⁹⁹.

²⁹⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes sobre personal de las Divisiones de la Red de Andaluces a fecha 15 de febrero de 1938*. Caja 210.

²⁹⁸ La ocupación de la ciudad de Málaga por las tropas sublevadas se consumó el 8 de febrero de 1937. Sobre la Guerra Civil en la ciudad de Málaga y en el resto de la provincia véase el estudio de PRIETO BORREGO, Lucía y BARRANQUERO TEXEIRA, Encarnación (2007). *Población y Guerra Civil en Málaga: caída, éxodo y refugio*. Málaga, Diputación Provincial de Málaga.

²⁹⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes sobre personal de las Divisiones de la Red de Andaluces a fecha 15 de febrero de 1938*. Caja 210.

Cuadro 5.1: Recursos humanos en los servicios de Material y Tracción y de Explotación de Andaluces a la altura del mes de febrero de 1938

Divisiones	Dependencias	Provincias	Readmitidos con posterioridad a 18/07/1936					Situación a 15 de febrero de 1938	
			Trabajando en Talleres Generales	Trabajando en S.A. VERS ³⁰⁰	Trabajando en Talleres Generales por cuenta de VERS	Procedentes de otras divisiones - Oficinas	Eventuales	Fijos	Eventuales
Talleres y Almacenes	Talleres Generales	Málaga	384	7	28	20	71	-	-
Material y Tracción	Depósito de Málaga	Málaga	-	-	-	-	-	309	41
Material y Tracción	Depósito de Puente Genil	Córdoba	-	-	-	-	-	147	68
Material y Tracción	Depósito de Cercadilla	Córdoba	-	-	-	-	-	270	56
Material y Tracción	Depósito de Granada	Granada	-	-	-	-	-	152	34
Material y Tracción	Depósito de Algeciras	Cádiz	-	-	-	-	-	159	34
Material y Tracción	Depósito de Utrera	Sevilla	-	-	-	-	-	438	92
Explotación	1ª Inspección	Málaga	-	-	-	-	-	365	105
Explotación	2ª Inspección	Granada	-	-	-	-	-	197	34
Explotación	3ª Inspección	Jaén	-	-	-	-	-	41	8
Explotación	4ª Inspección	Córdoba	-	-	-	-	-	313	116
Explotación	5ª Inspección	Sevilla	-	-	-	-	-	625	215
Explotación	6ª Inspección	Alicante	-	-	-	-	-	120	18
Explotación	7ª Inspección	Algeciras	-	-	-	-	-	198	24
SUTOTALES			384	7	28	20	71	3.334	845
TOTALES			510					4.179	
GRAN TOTAL			4.689						

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Informes sobre personal de las Divisiones de la Red de Andaluces a fecha 15 de febrero de 1938. Caja 210.

El número de trabajadores en activo en estos dos servicios tan esenciales dentro de la explotación ferroviaria, a comienzos de 1938 y a un año vista de que concluyera el conflicto, permite hacernos una idea sobre los efectos de las hostilidades y de la represión militar sobre la plantilla de Andaluces.

Esta primera criba de trabajadores desafectos pudo ser acometida por el ejército de ocupación a través de las mismas estrategias de captación de información que se emplearon en otras redes, como ya se ha estudiado para el caso de Oeste. La labor realizada por agentes de la compañía, afectos a la causa sublevada, sirviendo como enlaces para el suministro de información relativa a la filiación política y sindical de los empleados, así como detalles de su actividad durante el período republicano, facilitarán la labor a la Jefatura Militar de Ferrocarriles y servirán de base documental para la labor que vendría a acometer la Junta Depuradora de Andaluces tras su constitución oficial el 28 de septiembre de 1939.

Sobre esta faceta informadora han llegado hasta nuestros días dos documentos, uno de ellos relativo a los talleres generales de Málaga y el otro sobre el Servicio de Intervención y Estadística. Ambos se estiman que fueron elaborados durante el año 1938 por agentes completamente adheridos al movimiento golpista. El informe relativo al taller de Málaga

³⁰⁰ La Sociedad Anónima VERS era una industria dedicada a la construcción metalúrgica y mecánica que se estableció en Málaga en 1921, manteniéndose abierta hasta el año 1975. Su principal cliente fue el ferrocarril, primero la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y posteriormente RENFE. En sus instalaciones se reparaba material rodante ferroviario y se fabricaban muelles para vagones y locomotoras. Véase VELASCO GÓMEZ, José (1989). "La industrialización malagueña a la altura de 1930: una aproximación". En *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 12, 1989, pp. 315-342. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga.

contiene la firma del ingeniero Gabriel Rubio y menciona la labor auxiliar realizada por otro agente, llamado Rufino San Miguel, y por el ordenanza Ricardo Fort Gómez, que ejercía la función de agente de enlace. En el mencionado informe se facilitan detalles de 29 trabajadores de diferentes categorías laborales y puestos de responsabilidad dentro del taller general, así como un listado de 16 agentes a los que, por su edad, se les recomendaba para una próxima jubilación, sin que se mencionaran para estos últimos comentario alguno acerca de su ideología y actividad durante el período republicano. A los 29 trabajadores considerados como desafectos se les atribuían diversas filiaciones políticas. La que más se prodigaba era la de Izquierda Republicana, seguida por la comunista, aunque en la mayoría de los casos la calificación ideológica quedaba englobada dentro del término genérico de “izquierdista”. En cuanto a las filiaciones sindicales apenas aparecen menciones. Sí constan, en cambio, referencias a la participación en algunos de los comités de servicio que existían dentro del taller general y también se mencionaban detalles sobre la actividad política o militar desempeñada por miembros de las familias de estos trabajadores, así como las relaciones mantenidas con destacados dirigentes políticos y sindicales de la zona. Así se muestra en el siguiente caso:

“Filiación Izquierda Republicana. Amigo de Juan Porredón. Persona de izquierdas de siempre; tiene dos hijos comunistas destacados que están con los rojos en el frente de Madrid y otro huido que la policía de Málaga busca con interés; en las huelgas no se destacaba por su cargo de confianza; recientemente se le ha formado un expediente por manifestaciones acerca de la toma de Bilbao³⁰¹ por los Nacionales, estando por ese motivo dos meses en la cárcel, aunque luego salió absuelto y se le readmitió; puede decirse que, sin duda alguna, no es afecto a nuestro Glorioso Movimiento; conviene vigilar y seguir de cerca su actuación. Estudiar su jubilación. Buen obrero. Información especial”³⁰².

En los casos de las notas relativas a trabajadoras, no se dejaban de citar detalles sobre su vida privada durante el período republicano. Así se muestra en los siguientes casos:

“Izquierdista. Durante el período rojo contrajo matrimonio con un carabinero que luego ha sido detenido. Sancionada por la Unidad (Militar) con la separación de la Compañía”³⁰³.

“Durante el período rojo contrajo matrimonio civil y habló en favor de los marxistas, aunque sin justificar sus crímenes. Buena conducta profesional. Liberada Málaga contrajo matrimonio canónico. Ha sido sancionada por la Unidad (Militar) con un año de suspensión de empleo y sueldo”³⁰⁴.

³⁰¹ La ocupación de Bilbao por las tropas sublevadas se consumó el 19 de junio de 1937.

³⁰² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Informe sobre JMC, Jefe de Equipo del Taller General de Málaga. *División de Talleres y Almacenes. Informe del Sr. Rubio y del Ordenanza Ricardo Fort Gómez. Notas generales de la División de Talleres y Almacenes de la Red de Andaluces*. Caja 210.

³⁰³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Informe sobre FSL, Empleado de la División de Intervención y Estadística. *Notas generales de la División de Intervención y Estadística de la Red de Andaluces*. Caja 210.

³⁰⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Informe sobre MLMS, Empleado de la División de Intervención y Estadística. *Notas generales de la División de Intervención y Estadística de la Red de Andaluces*. Caja 210.

5.1.1. El procedimiento en Andaluces tras la constitución de su Junta Depuradora

La acción informativa sobre el conjunto de la plantilla se intensificaría a partir de la designación de los miembros de la Junta Depuradora de Andaluces, la cual, al igual que sucediera con el caso de su homónima en la Red de Oeste, fue constituida el 28 de septiembre de 1939. En esa fecha, el consejo directivo de la compañía, acordaba, en cumplimiento del artículo 3º del Decreto de 1 de septiembre de 1939³⁰⁵ la creación de ambas Juntas de Depuración, estando compuesta la de Andaluces por el subdirector Juan Senespleda y Pascual y el ingeniero agregado Antonio Aceña González, actuando como Secretario el jefe de Servicio Sociales José Alcalá del Olmo. Dicho decreto, como ya vimos en el caso de Oeste, encargaba a los consejos directivos de las compañías la depuración del personal, siguiendo las mismas normas establecidas en la referida Ley del 10 de febrero de 1939. El trabajo desarrollado por la Junta Depuradora de Andaluces se regiría, por tanto, por lo dictado en dichas normas y por las que, con fecha 4 de octubre de 1939, se reglamentaron para el conjunto de las redes de la compañía, que incluían además las líneas generales del procedimiento³⁰⁶.

Al igual que en el caso de Oeste, el procedimiento de depuración de la red de Andaluces se puede estudiar también a través de las actas de su junta depuradora. Lamentablemente no se conservan todas las que se celebraron. La serie que ha llegado hasta nuestros días y que ha sido estudiada y analizada para este trabajo de investigación comprende 83 sesiones, celebradas entre el 12 de enero de 1940 y el 5 de diciembre de 1942. De las 83, las primeras 55 se corresponden estrictamente con la labor desarrollada por la Junta Depuradora de Andaluces, concretamente hasta la celebrada el 30 de julio de 1941, mientras que las 28 restantes, desde el 14 de octubre de 1941 hasta el 5 de diciembre de 1942, corresponden a las celebradas ya durante el período de control y seguimiento del proceso por parte de la empresa pública RENFE. De las 83 sesiones, las 33 primeras se celebraron en 1940, las 27 siguientes en 1941 y las 23 restantes en 1942. Por tanto, la laguna documental se ciñe a las sesiones celebradas durante el último trimestre de 1939, cuyo número desconocemos.

Cada sesión fue dando a conocer un número determinado de relaciones nominales de ferroviarios, generadas tras el estudio de los expedientes de depuración que se fueron incoando a los empleados y en los que se hacían constar las argumentaciones formuladas por los vocales que componían la Junta Depuradora, y en las que basaron sus propuestas de separación del servicio, readmisión con sanción o sin ella. Por tanto, cada relación se distribuía en uno de los tres grupos. Las relativas a los ferroviarios propuestos para su readmisión definitiva sin sanción, a cuya numeración correlativa se le añadía la letra “a”; las que comprendían las propuestas para su readmisión con sanción, numeradas y clasificadas por la letra “b” y las que recogían las propuestas de separación definitiva, que fueron distinguidas con la letra “c”. A través de la explotación estadística de los datos que contienen estas sesiones, ha sido posible cuantificar el número de trabajadores de Andaluces que se vieron afectados por el referido proceso y tipificar las diferentes casuísticas en las que fueron clasificados sus expedientes por parte de la Junta Depuradora. En el siguiente gráfico se muestra el número de expedientes comprendidos en las diferentes relaciones aprobadas por la Junta Depuradora de Andaluces para su elevación posterior a la dirección de la compañía y a

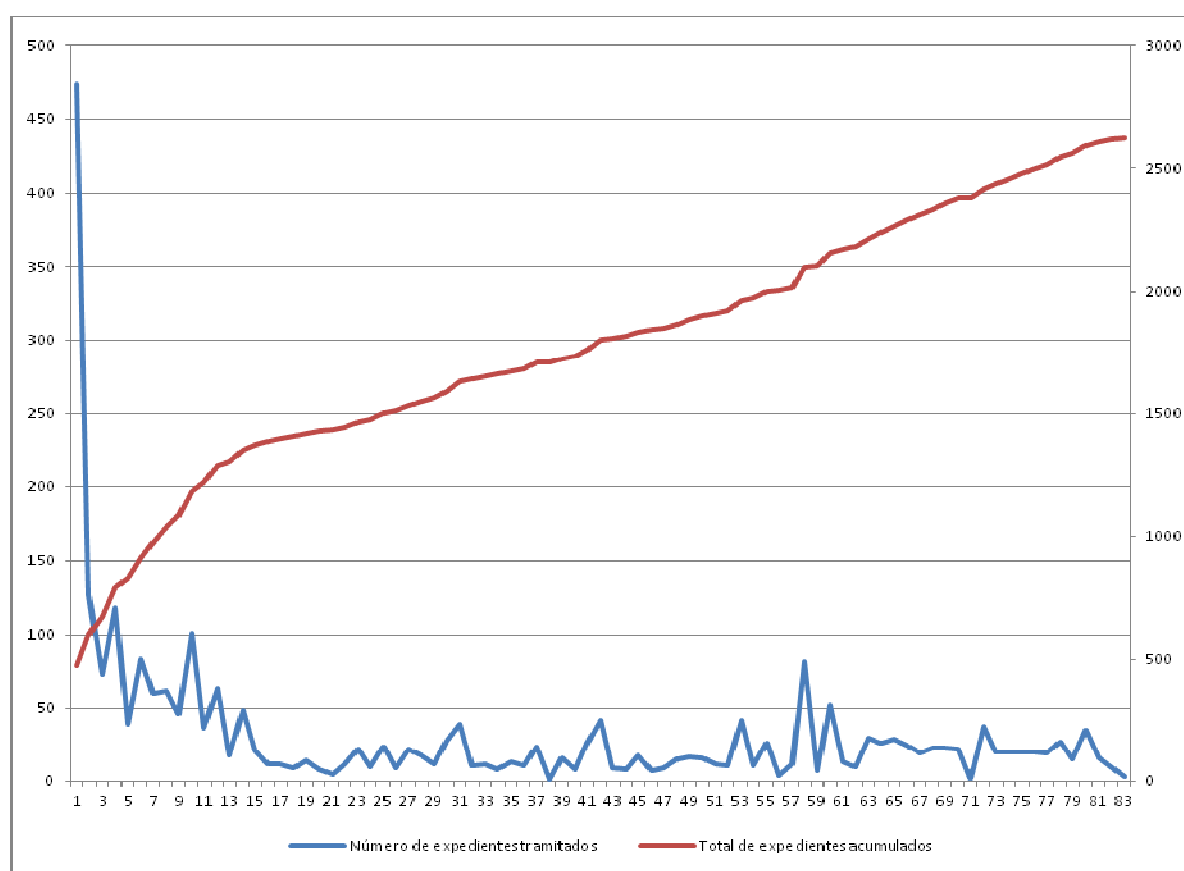
³⁰⁵ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 10 de septiembre de 1939. Mediante este Decreto los Consejos Directivos de las compañías ferroviarias recuperaban también las competencias para los nombramientos y ascensos de personal, de las que habían sido despojadas a partir de la publicación de la Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937.

³⁰⁶ Constituida a partir de la promulgación del Decreto de 1 de septiembre de 1939, publicado el 10 de septiembre de 1939, por el cual se confería a los Consejos Directivos de las Compañías ferroviarias la facultad de efectuar la depuración de sus respectivos agentes.

la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías del Ministerio de Obras Públicas. La aprobación por parte de este último organismo ministerial se demoraría, de media, entre los 25 días para las readmisiones sin sanción, 33 para las readmisiones con sanción y 38 para los casos de las bajas definitivas.

A través de la siguiente gráfica, que sólo se ciñe al periodo del que disponemos datos, 1940-1942, observamos cómo con la excepción de la sesión celebrada a comienzos de 1940, en la que se despacharon propuestas de readmisión y de sanciones diversas, que afectaron a un total de 475 empleados, en el resto de sesiones se propusieron relaciones que comprenderían un menor número de expedientes, por debajo de los 125 empleados, siendo lo habitual sesiones en las que se compilaron propuestas que afectaron en total a menos de 50 trabajadores con expediente en curso de resolución.

Gráfico 5.1: Número de casos tramitados en cada una de las sesiones celebradas por el Consejo Directivo de Andaluces (enero de 1940 a diciembre de 1942)



Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces (1940-1942). Elaboración propia.

Las relaciones confeccionadas por la Junta de Depuración de Andaluces proporcionan datos muy similares a las que se generaron con el mismo fin en la Red de Oeste, por ello compartían el mismo procedimiento en materia de depuración. Por una parte, en todas ellas, figuran los datos de filiación del agente relacionado (el número de expediente, el nombre y los apellidos y la categoría laboral), con la excepción del dato sobre la residencia, que, al igual que en Oeste, sólo comenzaría a constar en las relaciones y propuestas generadas durante el período RENFE. Esta información básica sobre la filiación del agente dentro de la compañía se presenta agrupada según la casuística en la que se encontraba inmerso cada trabajador

(readmitidos sin sanción, readmitidos con sanción o si se encontraba dentro del grupo de los separados de forma definitiva de la compañía) y viene a estar complementada, cuando se trataban de readmisiones con sanción o de bajas definitivas, con los motivos que justificaban, a juicio de la Junta Depuradora, la petición de las referidas sanciones. Mediante esta información es posible tener un conocimiento bastante amplio sobre el espectro ideológico del personal que se encontraba adscrito a la Red de Andaluces, así como informaciones diversas sobre su devenir durante la Guerra Civil.

Por la consulta de las actas conocemos que el número de expedientes tramitados a lo largo de todo el proceso alcanzó la cifra de 4.445. Si tras el vaciado realizado entre los años 1940 y 1942, se han llegado a cuantificar 2.624 expedientes, entendemos que 1.821 lo fueron durante el último trimestre de 1939. Estas cifras se aproximan bastante al volumen final de trabajadores con expediente abierto en Andaluces por el proceso de depuración, dado que antes de la explotación de las actas de la junta depuradora, conocíamos por los números extremos de los expedientes que se conservan en el Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca, que, en el caso de la Red de Andaluces ascienden a 4.332 expedientes vinculados a la misma, 482 corresponden a trabajadores que fueron expedientados con la separación definitiva de sus empleos, 1.450 hacen referencia a empleados que reingresaron con algún tipo de sanción y los 2.400 restantes a aquellos que fueron readmitidos sin sanción.

Con el fin de contrastar los anteriores datos con los resultantes de las consultas a las actas de los Consejos Directivos, en el siguiente cuadro resumen ofrecemos la información que nos arrojan las referidas actas, distribuida entre las tres casuísticas principales y referida por tanto a los años 1940, 1941 y 1942. Al no conservarse las actas de las reuniones celebradas entre los meses de octubre y diciembre de 1939, esta laguna de información desvirtúa de alguna manera los datos resultantes. No obstante, un análisis detallado por casuísticas nos permite apuntar que durante el último trimestre de 1939 los expedientes que se tramitaron correspondieron, en su mayoría, a casos de trabajadores que fueron readmitidos sin sanción dentro de la Red de Andaluces.

Cuadro 5.2: Resumen anual de expedientes instruidos y aprobados por el Consejo Directivo de Andaluces (1940-1942)

CASUÍSTICAS	AÑOS			TOTAL EXPEDIENTES
	1940	1941	1942	
RSS	503	72	121	696
RCS	532	302	277	1.111
SD	617	133	67	817
TOTAL	1.652	507	465	2.624

Abreviaturas: (SD): Separación Definitiva; (RCS): Readmisión con sanción; (RSS): Readmisión sin sanción.

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces (1940-1942). Elaboración propia.

Los datos resultantes deben ser aquilatados, teniendo en cuenta el procedimiento de revisiones de expedientes que se llevó a cabo durante todo el proceso. En los siguientes cuadros se agrupan, teniendo en cuenta el origen de instrucción de los expedientes, tanto aquellos que fueron generados por la Autoridad Militar con antelación a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios y revisados entre los años 1940 y 1942 por la Junta

Depuradora de Andaluces, como los que fueron fruto del trabajo de la propia junta y fueron revisados, bien a partir de la solicitud cursada por los propios empleados, bien por decisión de la referida junta.

Cuadro 5.3. Resumen por tipologías de las revisiones realizadas por la Junta Depuradora a expedientes instruidos por la Autoridad Militar en Andaluces (1940-1942)

	Confirmación de la Separación Definitiva decretada por la Autoridad Militar	Revisión del expediente de Reingreso con Sanción decretado por la Autoridad Militar	Número de Separaciones Definitivas decretadas por la Autoridad Militar y modificadas	Revisión del Reingreso sin Sanción decretado por la Autoridad Militar	Número total de revisiones de expedientes instruidos por la Autoridad Militar (A+B+C+D)	Número de sanciones impuestas por la Autoridad Militar y modificadas por el Reingreso sin sanción
Año	A	B	C	D		
1940	37	19	60	1	117	17
1941	19	0	26	0	45	8
1942	43	0	3	0	46	0
TOTAL	99	19	89	1	208	25

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces (1940-1942). Elaboración propia.

Cuadro 5.4. Resumen por tipologías de las revisiones realizadas a expedientes instruidos por la propia Junta Depuradora de Andaluces (1940-1942)

	Confirmación de la Separación Definitiva decretada por la Junta Depuradora	Revisión del expediente de Reingreso con Sanción decretado por la Junta Depuradora	Número de Separaciones Definitivas decretadas por la Junta Depuradora y modificadas	Revisión del Reingreso sin Sanción decretado por la Junta Depuradora	Número total de revisiones de expedientes instruidos por la Junta Depuradora (A+B+C+D)	Número de sanciones impuestas por la Junta Depuradora y modificadas por el Reingreso sin sanción
Año	A	B	C	D		
1940	22	7	46	0	75	10
1941	13	17	133	5	168	5
1942	28	9	117	3	157	4
TOTAL	63	33	296	8	400	19

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces (1940-1942). Elaboración propia.

Cuadro 5.5. Resumen general por tipologías de las revisiones realizadas a expedientes instruidos por la Autoridad Militar y por la propia Junta Depuradora de Andaluces (1940-1942)

Año	Confirmación de la Separación Definitiva decretada A	Revisión del expediente de Reingreso con Sanción decretado B	Separaciones Definitivas modificadas C	Revisión del Reingreso sin Sanción decretado D	Número total de revisiones de expedientes instruidos (A+B+C+D)	Número de sanciones impuestas y modificadas por el Reingreso sin sanción
1940	59	26	106	1	192	27
1941	32	17	159	5	213	13
1942	71	9	120	3	203	4
TOTAL	162	52	385	9	608	44

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces (1940-1942). Elaboración propia.

Como se puede apreciar por los anteriores cuadros, durante los años 1940, 1941 y 1942 se llegaron a revisar un total de 608 expedientes, de los cuales 208 habían sido instruidos por los militares con anterioridad a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios, mientras que los 400 restantes correspondieron a expedientes instruidos por la propia Junta Depuradora de Andaluces. De los 608 expedientes revisados, 162 correspondieron a confirmaciones de expedientes de separación definitiva, 52 a revisiones de expedientes de reingreso con sanción, 385 a modificaciones de expedientes de separación definitiva, habiendo sido 44 de estos últimos modificados por el reingreso sin sanción. Finalmente, 9 expedientes de reingresados sin sanción fueron revisados por la Junta Depuradora, correspondiendo sólo uno de ellos a los instruidos por el ejército sublevado.

Si repercutimos estas modificaciones sobre el volumen de expedientes tramitados entre 1940 y 1942 (presentados en el cuadro 5.2), comprobaremos que el número final de readmitidos con sanción y de separaciones definitivas se asemeja mucho a los datos conocidos *a priori* sobre la depuración en Andaluces y que resultan del número de expedientes que se conservan hoy en día en el Centro de Documentación de la Memoria Histórica de Salamanca. Así, en el siguiente cuadro se muestran ahora actualizadas dichas cifras.

Cuadro 5.6. Resumen por casuísticas, de los expedientes procesados y aprobados por el Consejo Directivo de Andaluces entre 1940 y 1942 una vez aplicadas las modificaciones resultantes de las revisiones de expedientes

CASUÍSTICAS	RSS	RCS	SD	TOTAL
NÚMERO	740	1.452	432	2.624

Abreviaturas: (SD): Separación Definitiva; (RDCS): Readmisión con sanción; (RDSS): Readmisión sin sanción.

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces (1940-1942). Elaboración propia.

Se comprueba que la categoría correspondiente a los readmitidos sin sanción es la que más dista de los datos conocidos *a priori*, pero si tenemos en cuenta que hasta finales de diciembre de 1939 se estiman que habían sido tramitados en Andaluces 1.821 expedientes de depuración, es bastante probable que la mayor parte de ellos correspondieran a expedientes de

trabajadores que fueron readmitidos sin ningún tipo de sanción. Por regla general, estos venían a ser los casos más sencillos de resolución y los que, de acuerdo a las normas, fueron abordados en primera instancia por las juntas depuradoras. Por ello, si consideráramos dentro de la casuística de readmitidos sin sanción a los 1.821 expedientes tramitados durante el último trimestre de 1939 y los sumáramos a los 740 que resultan del vaciado de las sesiones celebradas entre 1940 y 1942, el total resultante se asemejaría bastante al número de expedientes que actualmente se conservan en el CDMH de Salamanca. En el Cuadro 5.7 se muestran los valores alcanzados, dentro de las dos fuentes documentales consultadas, por cada una de las casuísticas analizadas.

Otras casuísticas recogidas en las relaciones confeccionadas por la Junta Depuradora de Andaluces fueron las relacionadas con el personal que, por su avanzada edad, se encontraba en condiciones de ser jubilado. Dentro del conjunto de expedientes se han identificado hasta un total de 33 pensionistas, de los cuales sólo uno salió indemne del procedimiento sin la imposición de sanción, mientras que los 32 restantes fueron jubilados con la baja definitiva de la empresa.

Finalmente, si comparamos los datos numéricos que arrojan las dos fuentes documentales disponibles, a través de las cuales hemos pretendido analizar y cuantificar el procedimiento depurador en Andaluces, observamos cómo las actas de su Junta Depuradora y el fondo de expedientes que se conservan en el CDMH de Salamanca presentan valores bastante aproximados, 4.332 (conjunto total de expedientes del CDMH) contra 4.445 (dato referido al último número de expediente que se recoge en las actas del Consejo Directivo pertenecientes al año 1942). De igual manera sucede con la distribución del volumen de expedientes por casuísticas, en donde los valores obtenidos, mostrados en el cuadro 5.7, son igualmente parejos. Así las cosas, el porcentaje de trabajadores con expediente de depuración abierto en Andaluces en relación con el total de la plantilla en 1935, fijada, como hemos recogido en capítulos anteriores, en 10.976 empleados, se encontraría en torno al 40 por ciento. Ante esta tesitura y a falta de conocer cuál de estas dos fuentes es la que más se aproximó a la realidad final, al menos sí estamos en condiciones de indicar que en torno al 40 por ciento de la plantilla de Andaluces se vio afectada por el procedimiento depurador, que entre el 55,40% y el 57,62% resultaron indemnes del procedimiento depurador, que, del mismo modo, entre el 32,67% y el 33,47% se vieron afectados por algún tipo de sanción y que entre el 9,72% y el 11,13% por ciento sufrieron la separación definitiva de la empresa.

Cuadro 5.7. Resumen comparativos por casuísticas entre las fuentes documentales disponibles para analizar el procedimiento depurador en Andaluces

FUENTES DOCUMENTALES	CASUÍSTICAS						TOTAL	% expedientados respecto plantilla en 1935
	RSS	%	RCS	%	SD	%		
Actas Junta Depuradora de Andaluces	2.561*	57,62	1.452	32,67	432	9,72	4.445	40,50
Expedientes CDMH	2.400	55,40	1.450	33,47	482	11,13	4.332	39,47

Abreviaturas: (SD): Separación Definitiva; (RDCS): Readmisión con sanción; (RDSS): Readmisión sin sanción.

*Dato resultante de la suma de los 1.821 expedientes resueltos en las sesiones de la Junta Depuradora de Andaluces celebradas durante el último trimestre de 1939, los cuales han sido considerados a efectos de esta comparativa como reingresos sin sanción (740+1.821).

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces (1940-1942). Elaboración propia.

5.2. Las argumentaciones y motivaciones expuestas por la Junta Depuradora de Andaluces

En las diferentes relaciones que se confeccionaron desde la Junta Depuradora de Andaluces se recogen los motivos en los que se basaron las propuestas de readmisión, con o sin sanción, o de baja definitiva de aquellos trabajadores a lo que se les abrió expediente durante la duración de este procedimiento depurador. El análisis pormenorizado de las 2.463 entradas que se conservan superaba los límites de tiempo previstos para la culminación de este trabajo de investigación. Por ello optamos por la realización de una muestra que ha comprendido un total de 404 casos, que vienen a representar el 16,4% del total de argumentaciones conservadas.

Los 404 casos analizados corresponden a relaciones que fueron propuestas en la primera de las sesiones que la Junta Depuradora de Andaluces celebró con fecha 12 de enero de 1940. En el siguiente cuadro se muestran, cuantifican y clasifican, por casuísticas, las distintas categorías laborales identificadas. Se observa cómo la relación se encuentra encabezada por las categorías productivas más comunes dentro de la explotación ferroviaria (mozos de tren, guardesas, obreros, peones, mozo de agujas y de estación, etc), siendo estos también, con la excepción de las guardesas, los que, en mayor medida, engrosaban las listas de los sancionados con la separación definitiva y con otras sanciones consideradas menores en relación con la anterior. En cambio, los primeros cargos con responsabilidad (capataces, jefes de estación y jefes de tren), así como los puestos técnicos (médicos, abogados, procuradores) aparecen en lugares bastante más alejados de la cabeza, estando, en definitiva, menos afectados por sanciones de gravedad dentro del proceso de depuración.

Cuadro 5.8. Relación de las categorías profesionales identificadas dentro de los expedientes de depuración de Andaluces analizados

Categorías profesionales	SD	RCS	RSS	JSS	JSD	TOTAL
Mozo de Tren	17	10	19	-	-	46
Guardesa	1	1	40	-	-	42
Obrero	7	15	10	-	-	32
Peón	7	5	11	-	1	24
Mozo de Agujas	2	9	10	-	-	21
Mozo de Estación	8	5	1	-	-	14
Ayudante Calderero	4	2	7	-	-	13
Factor	6	5	2	-	-	13
Guardavía	3	9	1	-	-	13
Factor Eventual	6	-	5	-	-	11
Fogonero	4	3	3	-	-	10
Mozo eventual	5	-	5	-	-	10
Ayudante Ajustador	6	-	3	-	-	9
Maquinista	1	3	5	-	-	9
Capataz (sin determinar)	2	3	2	-	1	8
Jefe de Estación	3	1	4	-	-	8
Guardagujas	2	-	3	-	1	6
Calderero	2	3	-	-	-	5
Escribiente auxiliar	1	2	2	-	-	5
Guardafrenos	3	-	2	-	-	5
Ayudante Montador	2	1	1	-	-	4
Escribiente	1	1	2	-	-	4
Ayudante Forjador	-	2	1	-	-	3
Jefe de Tren	-	-	3	-	-	3
Médico Supernumerario	1	-	2	-	-	3

Categorías profesionales	SD	RCS	RSS	JSS	JSD	TOTAL
Mozo de Enganches	2	-	1	-	-	3
Procurador	-	-	3	-	-	3
Repartidor	-	3	-	-	-	3
Visitador	-	1	2	-	-	3
Abogado	-	-	2	-	-	2
Ayudante Albañil	-	2	-	-	-	2
Ayudante Herrero	-	2	-	-	-	2
Carpintero Oficial (Vía y Obras)	-	-	2	-	-	2
Celador	-	-	2	-	-	2
Dependiente	-	2	-	-	-	2
Empleado	2	-	-	-	-	2
Factor de Seguridad	-	-	2	-	-	2
Factor reemplazo	1	-	1	-	-	2
Guarda	-	-	2	-	-	2
Guardabarreras	-	1	1	-	-	2
Interventor	-	2	-	-	-	2
Jefe de Equipo	-	1	1	-	-	2
Meritorio	-	-	2	-	-	2
Obrero Eventual	-	2	-	-	-	2
Portero	-	-	2	-	-	2
Agente Comercial	-	-	1	-	-	1
Agregado	-	-	1	-	-	1
Ajustador	-	1	-	-	-	1
Albañil	-	-	-	-	1	1
Alumno	1	-	-	-	-	1
Ayudante Encendedor	1	-	-	-	-	1
Ayudante Fundidor	1	-	-	-	-	1
Ayudante Soldador	-	1	-	-	-	1
Ayudante Taladrador	-	1	-	-	-	1
Ayudante Tractorista	-	1	-	-	-	1
Bombero Aguada	-	-	1	-	-	1
Capataz (Material y Tracción)	-	-	1	-	-	1
Capataz de Maniobras	-	1	-	-	-	1
Carpintero	1	-	-	-	-	1
Contraestrate	1	-	-	-	-	1
Distribuidor	-	-	1	-	-	1
Distribuidor auxiliar	-	1	-	-	-	1
Empleada	1	-	-	-	-	1
Encargado de Herramientas	-	-	1	-	-	1
Expendidora	1	-	-	-	-	1
Fogonero Autorizado	1	-	-	-	-	1
Guardaplacas	-	-	1	-	-	1
Inspector	-	-	1	-	-	1
Jefe de Contabilidad del Consejo	-	-	1	-	-	1
Jefe de Negociado	1	-	-	-	-	1
Majador	1	-	-	-	-	1
Maquinista auxiliar	1	-	-	-	-	1
Mozo	1	-	-	-	-	1
Mozo de Almacén	-	-	1	-	-	1
Mozo de Oficina	-	1	-	-	-	1
Mozo Lampista	1	-	-	-	-	1
Peón Electricista	1	-	-	-	-	1
Peón Eventual	1	-	-	-	-	1
Pintor	-	1	-	-	-	1
Sobrestante	-	1	-	-	-	1
Subjefe de Estación	-	-	1	-	-	1
Tapicero	-	1	-	-	-	1

Categorías profesionales	SD	RCS	RSS	JSS	JSD	TOTAL
Telegrafista	1	-	-	-	-	1
Tornero	1	-	-	-	-	1
Totales	116	106	178	0	4	404

Abreviaturas: SD (Separación Definitiva); RCS (Reingresado con sanción); RSS (Reingresado sin sanción); JSS (Jubilado sin sanción); JBD (Jubilado Baja Definitiva).

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

Los motivos considerados por la Junta Depuradora de Andaluces para la readmisión sin sanción de aquellos trabajadores con expediente incoado tuvieron que ver mucho con el grado de adhesión de los mismos a los principios que animaron la sublevación de julio de 1936. No obstante, es posible identificar, dentro de las argumentaciones explicitadas en las relaciones, un buen número de mudanzas ideológicas sobrevenidas generalmente por el obligado acomodo en el que tuvieron que situarse muchos españoles tras el desenlace final de la guerra. Así, el argumento más utilizado por la Junta Depuradora de Andaluces para considerar a un trabajador readmitido sin sanción sería el de “Simpatizante de izquierdas antes del Movimiento y hoy adherido”, justificación que hemos identificado en 119 ocasiones dentro de los 178 expedientes analizados, pertenecientes a la casuística de los readmitidos sin sanción. Pero, aun siendo readmitidos sin sanción, al constatar que fueron simpatizantes de izquierdas, no les llegarían a abonar el tiempo que estuvieron sin prestar servicio hasta la resolución de su expediente. El resto de motivos argumentados, que damos a conocer a través del siguiente cuadro, se encuentran más relacionados con posiciones ideológicas y filiaciones políticas completamente afines a la causa sublevadas, así como vicisitudes vividas (persecuciones, confiscaciones de bienes, juicios sufridos por los Tribunales Populares, etc) durante el período de guerra anterior a la ocupación por parte de las tropas sublevadas, si bien la presencia de estas argumentaciones es más bien reducida si las comparamos con otras causas de tipo más bien ideológico. También se han identificado circunstancias que podrían haber puesto en peligro su expediente, como proferir opiniones en contra del “Movimiento Nacional” o haber participado en algún comité de explotación, si bien éstas podrían ser amortiguadas por el grado de compromiso mantenido con los responsables de los servicios durante el período de gestión republicana o por otras argumentaciones más afines a la causa defendida por los sublevados, como el hecho de que algún familiar directo, hijo o hermano, hubiese tenido una actuación significativa con el “ejército nacional” prestando servicio en el frente. Si estas circunstancias se indicaban en la declaración realizada por el trabajador, se incrementaban las posibilidades para que la resolución del expediente fuese del todo favorable, siendo readmitido sin sanción³⁰⁷.

Cuadro 5.9. Argumentaciones identificadas, dentro de la casuística relativa a los readmitidos sin sanción, en los expedientes de depuración de Andaluces analizados

Argumentaciones del Consejo Directivo	NÚMERO
Simpatizante de izquierdas antes del Movimiento y hoy adherido	119
De buena conducta y afectos al Glorioso Movimiento Nacional	25
Perteneciente a partidos de derechas	5
Perseguido por los rojos	4
Juzgado por Tribunal Popular	4

³⁰⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

Argumentaciones del Consejo Directivo	NÚMERO
Se le confiscaron propiedades	4
Afiliado a Acción Popular	2
Afiliado al Partido Radical	1
Apolítico	1
Juzgado y absuelto en Consejo de Guerra	1
Buen comportamiento durante Huelga de 1934	1
Intento de asesinato por Marxistas	1
Acusado de hablar en contra del Movimiento	1
Se le considera adherido al Movimiento Nacional	1
Participó en Comités de Servicio	1
Totales	171

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.
Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

Las sanciones que, con mayor frecuencia, recibieron aquellos trabajadores que se reincorporaron con diferentes amonestaciones a sus puestos, se muestran en el siguiente cuadro distribuidas a su vez por servicios. Se puede apreciar cómo los 106 trabajadores, readmitidos con sanción dentro de la muestra considerada, acumularon hasta 345 sanciones, lo que representa que, de media, a cada uno de ellos, le correspondió del orden de 3,25 sanciones, siendo la más común de todas la relativa a la pérdida del tiempo que estuvieron sin prestar servicio, período que variaba en función del momento en el que se solicitaba el reingreso y que venía a prolongarse, bien hasta que la junta de depuración consideraba resuelto su expediente y podía reincorporarse finalmente a su puesto, bien hasta que, por necesidades del servicio, el trabajador era movilizado por el “ejército de ocupación” para la reanudación de sus actividades laborales dentro de la empresa. A la anterior, se le vendrían a amalgamar, por este orden, las postergaciones para el ascenso, el traslado de residencia, así como la prohibición de solicitar vacantes e inhabilitaciones para puestos de mando y confianza. Con ellas se relegaba a un segundo plano al ferroviario considerado desafecto con el régimen, obligándole a marcharse a trabajar a otro territorio explotado por la compañía y apartándole de toda promoción profesional dentro de su empresa. Como se puede comprobar a través del siguiente cuadro serían los trabajadores pertenecientes a los servicios de Explotación, Vía y Obras y Material y Tracción, en correspondencia clara a su contingente numérico dentro de la plantilla de la red ferroviaria, los que acapararían la mayor parte de las sanciones impuestas por la Junta Depuradora de Andaluces.

Cuadro 5.10. Distribución de las sanciones tipo por servicios identificadas dentro de los expedientes de depuración de Andaluces analizados

Sanciones tipo	EXP	VO	MT	SD	ECO	INT	TOTAL
Sin abono del tiempo transcurrido sin prestar servicio	31	32	27	6	5	2	97
Postergaciones para el ascenso	30	25	28	6	5	2	90
Traslado de residencia	25	18	11	4	1	1	56
Prohibición de solicitar vacantes	25	17	11	5	1	1	55
Inhabilitación para puestos de mando y confianza	19	20	5	2	-	-	44
Suspensiones de empleo y sueldo	-	1	1	-	-	-	2
Sin pérdida de derechos pasivos	1	-	-	-	-	-	1
Totales	131	113	83	23	12	6	345

Abreviaturas: VO (Vía y Obras); MT (Material y Tracción); EXP (Explotación); SD (Se desconoce); INT (Intervención); ECO (Economato).

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

Las sanciones anteriormente indicadas vendrían sostenidas por los cargos imputados en los diferentes expedientes de readmisión con sanción. Dentro de dicha casuística encontramos, entre las argumentaciones más frecuentes, las que basaban las sanciones impuestas en la afiliación a partidos políticos de izquierda y a sindicatos, además de haber realizado actividades propagandistas, así como haber participado en los comités de servicio o huido tras la ocupación de su localidad por las tropas sublevadas. En algún caso figura también la realización de servicios de armas y su participación en las Milicias Populares Ferroviarias.

Cuadro 5.11. Cargos argumentados y su distribución por servicios, dentro de la casuística relativa a los readmitidos con sanción, dentro de los expedientes de depuración de Andaluces analizados

Cargos imputados	MT	VO	EXP	SD	ECO	INT	TOTAL
Izquierdista	20	11	15	5	5	-	56
Propagandista rojo o de izquierdas	9	5	10	-	-	-	24
Huyó a la liberación	13	5	1	2	-	-	21
Cargo en Comités de Explotación	3	10	5	2	-	-	20
Servicios de armas / Milicias Populares Ferroviarias	1	3	3	2	2	-	11
Conducta profesional deficiente	1	2	4	-	-	-	7
Huyó / desertó a zona roja	-	3	-	1	-	-	4
Izquierda extrema	-	1	3	-	-	-	4
Cargo sindical	1	-	1	1	-	-	3
Observó mala conducta	1	2	-	-	-	-	3
Cargo público	1	-	1	-	-	-	2
Amigos de Rusia	-	1	-	-	-	-	1
Cargo cívico	-	-	-	-	1	-	1
Ejército Republicano / Guardias de Asalto	-	1	-	-	-	-	1
Secundó la Huelga de 1934	-	-	-	-	-	1	1
Totales	50	44	43	13	8	1	159

Abreviaturas: VO (Vía y Obras); MT (Material y Tracción); EXP (Explotación); SD (Se desconoce); INT (Intervención); ECO (Economato).

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

Dentro de la muestra considerada y en el apartado relativo a las filiaciones sindicales identificadas destacan aquellos ferroviarios pertenecientes a la CNT y a la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (FNIF), seguidos de los afiliados al SNF. Sobre este particular es preciso señalar que los empleados de Andaluces jugarían un significativo papel pionero en materia de asociacionismo ferroviario de carácter reivindicativo, no sólo en el ámbito regional sino también en el nacional. Desde 1882 ya se tiene cuenta de la existencia en la capital malagueña de una Sección de Maquinistas y Ferroviarios, que formaba parte de la Sociedad de Trabajadores del Hierro de Málaga. Diez años más tarde, como consecuencia de las campañas de adhesiones hacia otros colectivos profesionales ferroviarios y a la creación de

mutualidades para la atención de obreros del ferrocarril, se constituiría la Sociedad de Obreros de Ferrocarriles de Málaga, que mantendría esta denominación hasta finales de 1899, cuando comenzaría a ser conocida como La Unión Ferroviaria de Málaga. Entre sus primeras acciones destacaría la que se produjo a mediados del año 1900, cuando tuvo lugar un relevante movimiento de protesta que se centró en los Talleres de Málaga y que amenazó con extenderse a los talleres de Puerto Real (Cádiz). Amagado el intento de huelga, la organización entraría en una crisis interna que parece que cesó a la altura del mes de mayo de 1902 cuando, con apenas 100 afiliados y sin previa comunicación a la empresa, La Unión Ferroviaria de Málaga se sumaría a la huelga de los obreros metalúrgicos que reclamaban la aplicación de la jornada de ocho horas³⁰⁸. Según mantiene Morales Muñoz, el escaso número de afiliados no fue obstáculo para que La Unión Ferroviaria se extendiese hacia otros puntos de la provincia de Málaga como fue la estación de Bobadilla, en donde residía un importante contingente de empleados, al confluir en ésta las líneas con destino a Málaga y Córdoba, Algeciras y Granada. Concretamente esta sección sindical participaría activamente en las huelgas que tuvieron lugar en los años 1912, 1917 y 1920³⁰⁹. Toda esta tradición sindical dotará a este colectivo de un bagaje reivindicativo que también se hará notar en la huelga de 1934 y será empleado en su contra tanto por la Autoridad Militar franquista como por la Junta Depuradora de Andaluces en su misión de detección de ferroviarios desafectos con el nuevo régimen político impuesto por los sublevados.

Por otra parte, en clave de afiliación política, dentro de la casuística de los readmitidos con sanción, predominarían aquellos a los que se les atribuía, desde la junta depuradora, una filiación socialista, seguidos de aquellos que se encontrarían, según la misma fuente, vinculados a Izquierda Republicana y al Partido Comunista.

Cuadro 5.12. Filiación política y sindical identificada, dentro de la casuística relativa a los readmitidos con sanción, en los expedientes de depuración de Andaluces analizados

FILIACIÓN POLÍTICA Y SINDICAL	EXP	MT	VO	SD	INT	ECO	TOTAL
CNT-FNIF	13	6	10	1	-	2	32
SNF-UGT	4	7	-	-	-	-	11
Partido Socialista	2	3	1	-	-	-	6
Izquierda Republicana	1	1	-	-	1	-	3
Partido Comunista	1	1	-	-	-	-	2
Círculo Republicano Izquierdista	-	-	-	-	1	-	1
Frente Popular	-	-	-	-	1	-	1
Juventudes Radicales Socialistas	-	-	-	1	-	-	1
Juventudes Socialistas	-	-	-	1	-	-	1
Totales	21	18	11	3	3	2	58

Abreviaturas: VO (Vía y Obras); MT (Material y Tracción); EXP (Explotación); SD (Se desconoce); INT (Intervención); ECO (Economato).

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.

Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

Entre los separados del servicio como sanción figuran aquellos a los que, además de atribuirles diversas afiliaciones a diferentes sindicatos y partidos políticos, se les imputarían también cargos por actividades consideradas como claramente lesivas al nuevo régimen

³⁰⁸ CASTILLO, Santiago (1983). *Op. cit.*

³⁰⁹ MORALES MUÑOZ, Manuel (2000). *Op. cit.*

(exaltación propagandista y revolucionaria, utilización de armas como voluntario en cuerpos armados, guardias de asalto, milicias, participación en tumultos, formar parte activa en los comités, ocupando puestos de responsabilidad en los mismos y huir de su residencia a la entrada del ejército nacional). Dentro de los razonamientos para la separación del servicio también se incluyen la denuncia de compañeros; proferir manifestaciones en público como “hay que exterminar a los fascistas”; “participar en incendios de iglesias y en actos de amenazas al pueblo”, poniendo de ejemplo casos sucedidos en Puente Genil (Córdoba) y en Pizarra (Málaga); realizar “actos de sabotaje en la línea férrea”; “cometer incorrecciones hacia las efigies del General Franco”; “retener y conducir a personas de orden para ser detenidas y posteriormente asesinadas”; ocupar viviendas de ferroviarios, como hizo un jefe de estación que huyó hasta Alicante, “haciendo uso de las ropas y enseres que había en la casa y censurando los cuadros con motivos religiosos que se encontraban dentro de la vivienda”. En aquellos casos en los que las esposas de los separados del servicio eran también empleadas de la compañía, vendrían a correr idéntica suerte que su cónyuge, quedando la familia completamente apartada del trabajo y sin ningún tipo de indemnización ni sustento³¹⁰.

Cuadro 5.13. Cargos argumentados y la distribución por servicios de los sancionados con la separación definitiva

Cargos argumentados	EXP	MT	VO	SD	EL	S	TOTAL
Propagandista de izquierdas	33	15	5	3	-	-	56
Izquierdista	26	12	12	3	1	-	54
Milicias Populares Ferroviarias	24	21	3	1	-	-	49
Huyó a la liberación	22	13	8	1	1	-	45
Izquierda extrema	17	8	3	1	-	-	29
Observó mala conducta	12	3	4	-	-	-	19
Conducta profesional deficiente	8	2	4	1	1	-	16
Cargo en Comités de Explotación	5	4	2	1	-	-	12
Ejército Republicano /Guardias Asalto	8	1	2	1	-	-	12
Cargo sindical	8	2	-	1	-	-	11
Participación en la elaboración de listas	7	2	-	1	-	-	10
Ha estado o está detenido actualmente	2	5	-	1	-	-	8
Asaltó a viviendas	3	4	-	-	-	-	7
Desertó a Zona Roja	5	1	-	-	-	-	6
Detención de personas	3	1	2	-	-	-	6
Cargo cívico	1	3	-	-	-	-	4
Masón	1	2	-	-	-	1	4
Revolucionario	1	3	-	-	-	-	4
Actos de sabotaje	1	2	-	-	-	-	3
Secundó la Huelga de 1934	3	-	-	-	-	-	3
Cumple condena	-	1	-	1	-	-	2
Incendiaros y profanadores de iglesias	2	-	-	-	-	-	2
Pertenecer al Ateneo Libertario	-	1	-	-	-	-	1
Cargo público	1	-	-	-	-	-	1
Cargos culturales	1	-	-	-	-	-	1
Pertenecer al Jurado Mixto de Ferrocarriles	-	-	1	-	-	-	1
Totales	194	106	46	16	3	1	366

³¹⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

Abreviaturas: VO (Vía y Obras); MT (Material y Tracción); EXP (Explotación); SD (Se desconoce); INT (Intervención); ECO (Economato).

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.
Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

En cuanto a la afiliación sindical, dentro de esta casuística, predominará nuevamente la CNT sobre la UGT, mientras que, en materia de partidos políticos la afiliación comunista se situará por encima de la socialista. En algunos casos se sacarían a la luz acciones anteriores a la sublevación de julio de 1936, como la de un afiliado a la CNT, mozo de estación y que respondía a la siglas de DRM, que fue calificado como inductor de la huelga de 1934 y autor de un artículo sobre un superior, considerado como “injurioso” por el vocal de la Junta Depuradora. Dicho artículo fue publicado en “El Eco Ferroviario”, órgano de comunicación de la CNT, hecho por el que fue procesado y absuelto. Además, durante la guerra formaría parte de los comités de control, siendo suplente del Comité de Demarcación y secretario de la CNT. También se indicaba que llegó a ser responsable de la Escuela Racionalista y que portó armas durante dicho período. Otro caso, como el de JBC, auxiliar montador con residencia en Málaga, durante el período de guerra fue el Vicepresidente del Centro Republicano Socialista de Pedregalejo (Málaga), formando también parte del Comité de Servicios de Talleres. Después de la ocupación de Málaga, en estado de embriaguez, se le acusaba de proferir que “Franco era un testaferrero de Hitler y de Mussolini”, hecho por el que fue condenado a cuatro meses de arresto mayor y separado definitivamente del servicio en la compañía³¹¹.

Cuadro 5.14. Filiación política y sindical identificada en los sancionados con la separación definitiva

FILIACIÓN POLÍTICA Y SINDICAL	EXP	MT	VO	SD	S	TOTAL
CNT-FNIF	29	2	5	-	-	36
SNF-UGT	5	7	2	-	-	14
Partido Comunista	4	4	2	1	-	11
Partido Socialista	1	5	1	1	1	9
Izquierda Republicana	2	1	-	1	-	4
Juventudes Socialistas Unificadas	-	1	-	1	-	2
Juventudes Radicales Socialistas	-	-	-	1	-	1
Partido Radical	-	-	-	1	-	1
Partido Radical Socialista	-	1	-	-	-	1
Totales	41	21	10	6	1	79

Abreviaturas: VO (Vía y Obras); MT (Material y Tracción); EXP (Explotación); SD (Se desconoce); INT (Intervención); ECO (Economato).

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración.
Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

Podemos conocer otros detalles cualitativos acerca del personal de Andaluces en situación de separación definitiva al consultar el listado elaborado por RENFE a finales de 1944 a efectos de la, por entonces, inminente publicación en el año 1945 de la Reglamentación del Trabajo en RENFE³¹² y la entrada en vigor de una nueva clasificación de

³¹¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Sesión 1/1940 de los Consejos de Dirección para la Depuración en Andaluces. Elaboración propia.

³¹² Orden de 29 de diciembre de 1944, publicada en fascículo único en el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 14 de enero de 1945.

categorías profesionales. Dicho listado nos reporta un número de ferroviarios superior al que hemos mostrado anteriormente, concretamente 597, de los que 572 eran hombres y 25 mujeres. Del total indicado, 187 de ellos presentaban alguna de las circunstancias que se citan a continuación y que cuantificamos en términos absolutos y relativos con respecto al total general de antiguos empleados que aparecen en el listado correspondiente.

Cuadro 5.15. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados de Andaluces que habían recibido la sanción de Separación Definitiva

Total General Andaluces	Baja por la Autoridad Militar	Condenados a penas de cárcel	Desaparecidos	Fallecidos	Huidos al extranjero	No afectados por ninguna de las anteriores circunstancias
597	24	151	1	10	1	410
Porcentaje	4,02	25,29	0,17	1,68	0,17	68,68

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

Como se puede observar, dentro de las circunstancias contempladas, un porcentaje importante lo constituían el 25,29% de antiguos empleados de Andaluces que habían sido condenados a diferentes penas de cárcel. No se conocen la totalidad de las penas impuestas, no obstante, en el siguiente cuadro se apuntan las condenas de 12, 20 y 6 años de cárcel como la más usuales, destacando cuatro penas de muerte y dos ejecuciones consumadas. A través de este listado conocemos también el número de bajas impuestas por la autoridad militar del ejército sublevado, antes del inicio de procedimiento impulsado por la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios, ascendiendo éstas a un total de 24, una cifra notablemente inferior a la registrada en Oeste, en donde, según esta misma fuente, la autoridad militar sublevada llegó a decretar 80 bajas.

Cuadro 5.16. Distribución de las condenas de prisión impuestas a los empleados de Andaluces sancionados con la Separación Definitiva

Tipo de condena	Número de empleados condenados	Porcentaje respecto al total de empleados con la Separación Definitiva del Servicio
Seis meses de prisión	1	0,17
Un año de prisión	1	0,17
Dos años de prisión	1	0,17
Cuatro años de prisión	1	0,17
Seis años de prisión	14	2,30
Siete años de prisión	1	0,17
Ocho años de prisión	1	0,17
Doce años de prisión	38	6,37
Catorce años de prisión	2	0,34
Veinte años de prisión	16	2,68
Treinta años de prisión	9	1,51
Libertad condicional	3	0,5
Cadena perpetua	6	1,01
Se desconoce	51	8,55
Pena de muerte	4	0,67
Ejecutados	2	0,34
Totales	151	25,29

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

La franja de edad comprendida entre los 40 y los 49 años sería en la que se situaría el mayor número de los trabajadores en situación de baja definitiva, concretamente un 33,20%. Si a ésta le sumamos los porcentajes alcanzados por las franjas de edad anterior y posterior, 12,10% y 17,10% respectivamente, nos revela, al igual que en el caso de Oeste, una consolidada madurez de la plantilla, avalada además por los años de experiencia en la empresa.

Cuadro 5.17. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados de Andaluces que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio

Total General Andaluces	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	Se desconoce
597	0	72	198	102	62	16	147
Porcentaje	0,00	12,10	33,20	17,10	10,40	2,68	24,6

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

Efectivamente, en el siguiente cuadro se aporta el dato relativo a la década de ingreso en la compañía ferroviaria. A pesar de no poseer concreción de la fecha de ingreso del 31,32% de los trabajadores considerados dentro de esta casuística, sí podemos afirmar que el resto contarían con más de diez años de antigüedad en la compañía, siendo la década de los años veinte la que aglutinaría el 37,52% de los casos.

Cuadro 5.18. Décadas en las que ingresaron los antiguos empleados de Andaluces que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio

Total General Andaluces	Finales de siglo XIX	1900-1909	1910-1919	1920-1929	1930-1939	Se desconoce
597	9	32	103	224	42	187
Porcentaje	1,51	5,36	17,25	37,52	7,04	31,32

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

5.3. Conclusiones

El proceso de depuración en Andaluces respondió a las mismas directrices que se establecieron para la Red de Oeste, con la se encontraba ligada institucionalmente desde que en el mes de mayo de 1936 se decretara la incautación por el Estado de la compañía andaluza. A diferencia de Oeste, el teatro de operaciones del conflicto bélico mantendría dividida a la red operativa de Andaluces hasta la terminación del mismo, cuestión ésta que impidió que se pusiera inmediatamente en marcha el procedimiento depurador en la compañía ferroviaria meridional. No sería hasta la ocupación de Málaga por las tropas sublevadas, acaecida en febrero de 1937, cuando las unidades militares pudieron hacerse con la documentación de personal que se depositaba en la sede social de Andaluces, allí ubicada, y empezar así a aplicar los decretos publicados en 1936 por los sublevados, saldándose, según la relación de personal elaborada por RENFE en 1944 sobre el personal de Andaluces en situación de baja

definitiva, con la imposición de 24 bajas decretadas por la autoridad militar franquista, situándose éstas por debajo de las 80 que llegaron a imponerse en Oeste según la misma fuente.

El hecho de que no contemos con una serie completa y homogénea con la que analizar el procedimiento impulsado a partir de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939 y su aplicación a las empresas concesionarias de servicios públicos, ha dificultado la elaboración de un balance definitivo y ha impedido, por tanto, conocer también su impacto territorial. No obstante, se han aprovechado al máximo las relaciones que se fueron elaborando desde la Junta Depuradora de Andaluces, pudiéndose establecer, al menos, unos datos aproximados sobre la distribución de cada casuística.

Si comparamos el resultado de este procedimiento con el que se registró en Oeste observamos cómo la incidencia sobre Andaluces fue muy superior, tanto en términos absolutos como relativos. Esta diferencia entre ambas redes habría que achacársela al mantenimiento, en el caso de Andaluces, de una red dividida durante todo el tiempo en el que se prolongó el conflicto, cuestión que repercutiría en el incremento de las imputaciones de cargos sobre el personal que pasó toda la guerra en el lado republicano y en la consiguiente imposición de sanciones. A ello habría que sumarle también las diferencias ideológicas existentes entre ambas plantillas, en donde el sindicalismo anarquista sería el preponderante en el caso de las provincias andaluzas, a pesar de que el sindicalismo ferroviario de filiación socialista tuviera en la provincia de Málaga una de sus cunas. Estos factores ayudarían a explicar las cifras resultantes en Andaluces, en donde cerca de 4.500 trabajadores, equivalente a más del cuarenta por ciento de su plantilla, sufrirían la apertura del correspondiente expediente de depuración. De los cerca de 4.500 ferroviarios expedientados, un porcentaje superior al cuarenta sufrirían algún tipo de sanción, situándose en torno al diez por ciento el número de trabajadores que acabarían siendo separados definitivamente del servicio.

Por último, según la muestra de expedientes con la que hemos trabajado para el caso de Andaluces serían los servicios de Explotación, Vía y Obras y Material y Tracción, por este orden, los más afectados por la incidencia de las sanciones, las cuales recaerían principalmente en las categorías inferiores vinculadas a los anteriores.

Capítulo 6. La depuración del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1936-1943

El capítulo que ahora iniciamos pretende mostrar, al igual que lo presentado hasta ahora para las compañías Oeste y Andaluces, los resultados del proceso en Norte, iniciado formalmente a partir de la promulgación de los primeros decretos y disposiciones dictados durante la Guerra Civil, pero sobre todo a partir de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939 para concluir provisionalmente durante el año 1943, una vez que RENFE se hubiera hecho cargo desde 1941 de la gestión del procedimiento³¹³.

Norte se constituyó como tal en 1858 y tras un proceso de expansión, de concentración empresarial y de consolidación de su red fue, junto con MZA y hasta su rescate anticipado por el Estado en 1941, una de las dos grandes compañías ferroviarias que operaron en España antes del estallido de la Guerra Civil en julio de 1936. A fecha 31 de octubre de 1935 la red operativa explotada por Norte se elevaba a 3.814 kilómetros de vías y se distribuía entre 27 provincias localizadas en el Centro, el Levante y la mitad septentrional de la península.

Norte tenía su sede principal en Madrid, concretamente en la calle Alcalá, 16, en el edificio propiedad del Banco de Bilbao, en donde esta última entidad tenía también su sede central. Será en este mismo lugar, en un nuevo piso que la empresa ferroviaria arrendaría a la entidad bancaria, en donde, al final de la Guerra Civil, se establecerían una parte de los doce juzgados que se constituyeron en el seno de la compañía, con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones sobre depuración de funcionarios y personal vinculado a empresas concesionarias de servicios públicos dictadas por el gobierno franquista durante el mes de febrero de 1939.

En cuanto a sus efectivos de personal, la red de Norte era mantenida y explotada, a la altura de 1935, por 41.035 trabajadores, según el estudio elaborado por el Ministerio de Obras Públicas en 1940³¹⁴, siendo los servicios de Explotación, Material y Tracción y Vía y Obras los que absorbían en torno al noventa por ciento de la plantilla indicada.

Al igual que sucede con otras compañías estudiadas, los datos indicados difieren de los que facilitaba la propia empresa antes del inicio de proceso depurador. Según se recoge en el expediente relativo a la constitución y puesta en marcha de los juzgados depuradores, en Norte, la plantilla fija a fecha de julio de 1936 estaba constituida por 38.507 agentes³¹⁵, aproximadamente 2.500 menos que los que se recogen en el estudio del Ministerio de Obras Públicas de 1940³¹⁶ referidos a 1935 y, prácticamente, 4.200 menos que los que figuran en el último de los anuarios de ferrocarriles y tranvías publicado por Enrique de la Torre (AFET) en 1935, que registraba la cifra de 42.788 agentes, de los cuales precisaba que 16.471 eran de plantilla y 26.317 eran agentes a jornal. Por último, la fuente que hemos venido manejando, tras el procesamiento de los datos contenidos en las fichas individuales abiertas a raíz del procedimiento depurador, eleva la cifra a 42.107 empleados. Y es con esta fuente, y con su detalle por residencias y servicios, con la que hemos trabajado para contabilizar, estudiar y

³¹³ Un avance sobre el caso particular de Norte fue presentada por este autor, a modo de comunicación, en el VI Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Vitoria entre los días 5 al 7 de septiembre de 2012, dentro de la su sesión *General*. Véase POLO MURIEL, Francisco (2012). “La depuración franquista sobre el personal de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1939-1943”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel y otros (2012). *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria, Vitoria-Gasteiz 2012*. CD-Rom. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles: www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/7278.pdf.

³¹⁴ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

³¹⁵ AHF-E-92-1.

³¹⁶ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

analizar el impacto de la depuración en el seno de esta compañía ferroviaria. De todos modos, sea cual fuere la cifra exacta de trabajadores, entendemos que su número estaría en torno o sobrepasando la barrera de los cuarenta mil, lo que indica que, tanto por el número de empleados como por su distribución territorial, nos encontramos ante una de las empresas más importante del panorama económico español del primer tercio del siglo XX³¹⁷.

6.1. La Depuración en Norte antes de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios

Al igual que hemos podido exponer para el resto de compañías ferroviarias analizadas, en el caso de Norte tampoco se cuentan con datos suficientes para conocer con exactitud el alcance de los procedimientos depuradores que desarrollaron tanto la República como el nuevo Gobierno constituido en la zona sublevada, a la que denominarán como “Zona Nacional”. La división de la red, entre el territorio administrado por el Gobierno de la República y el que iría siendo ocupado por las tropas sublevadas, iría decantándose a favor de los segundos en una franja que se situó entre el 43% al comienzo de la guerra y el 71% a finales de 1938, hasta alcanzar su completa ocupación a la finalización de la contienda, el 1 de abril de 1939.

La única documentación que ha llegado a nuestros días sobre este período se encuentra relacionada con los procedimientos depuradores llevados a cabo por la Jefatura de Servicio Militar de Ferrocarriles del ejército sublevado sobre el personal residente en aquellas provincias, en donde la rebelión triunfó desde el primer momento y pudo consolidarse en ellas una gestión efectiva de la administración pública y de los servicios vinculados a la misma. Así pues, el fondo documental al que hacemos referencia lo constituyen los expedientes abiertos por la Autoridad Militar del Ejército de Ocupación, en cumplimiento de los decretos publicados, con anterioridad a la Ley de Depuración de Funcionarios, a aquellos trabajadores que residían en la denominada “Zona Nacional” y no la abandonaron para trasladarse al territorio republicano. Este fondo sería incorporado posteriormente al conjunto documental que iría generando el Consejo Directivo para la Depuración en Norte en cumplimiento de la mencionada Ley de Depuración de Funcionarios³¹⁸.

La recopilación documental y la extracción de los contenidos de las fichas individuales de dicho fondo, nos ha permitido diferenciar a aquellos trabajadores cuyo expediente de depuración fue impulsado y concluido por la autoridad militar franquista. Así, hemos podido cuantificar hasta 15.295 casos, que representan al 36,32% de los trabajadores con ficha abierta a raíz del procedimiento depurador. De los 15.295 expedientes identificados, 14.385 tuvieron como resultado la readmisión sin sanción dentro de la compañía, mientras que a los 910 restantes les correspondieron diferentes sanciones. Todas ellas fueron suspensiones temporales de empleo y sueldo por un período determinado de tiempo, no habiéndose identificado ninguna baja definitiva dentro de los procedimientos abiertos por el ejército sublevado. Como se aprecia en el siguiente cuadro, la correspondencia entre el género de los trabajadores y las casuísticas mencionadas presentaron poca variación, siendo mayor en casi un punto porcentual las mujeres readmitidas sin sanción con respecto a las que obtuvieron algún tipo de amonestación a lo largo del procedimiento llevado a cabo por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles. Como se verá más adelante la distribución por género

³¹⁷ CARRERAS ODRIOZOLA y TAFUNELL SAMBOLA (1993). *Op. cit.* y COMÍN COMÍN y otros (1998). *Op. cit.*

³¹⁸ Decreto Ley 108, de 13/09/1936 de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional y Decreto-Ley de 5 de diciembre de 1936.

mantendrá las mismas proporciones durante el período depurador acometido por los juzgados que comenzaron a funcionar a partir de octubre de 1939 en la propia empresa.

Cuadro 6.1. Distribución por género de los empleados con expediente instruido por la autoridad militar franquista con anterioridad a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios

Casuística tipo	Mujeres	%	Hombres	%	Total	%
Readmitidos sin sanción de “Zona Nacional”	675	4,69	13.710	95,31	14.385	100
Readmitidos con sanción de “Zona Nacional”	34	3,74	876	96,26	910	100
Total	709	4,64	14.586	95,36	15.295	100

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

A través del siguiente cuadro podemos identificar también, cómo se distribuyeron estas sanciones a nivel provincial dentro de la red ferroviaria de Norte. Con ello, podemos distinguir a aquellas provincias en las que, por el hecho de haber sido ocupadas por las tropas sublevadas desde los inicios de la contienda, se pusieron en marcha los correspondientes procedimientos depuradores durante la etapa de Guerra, llegando incluso a culminarlos, adelantándose a la acción que, desde octubre de 1939, pondrían en marcha para toda la red de Norte los doce juzgados que se constituyeron en la compañía, a raíz de la aplicación de la Ley de Depuración de Funcionarios y de los decretos específicos destinados para las entidades concesionarias de servicios públicos.

Así las cosas, pertenecientes a esa primera oleada depuradora encontramos a aquellas provincias en las que el porcentaje de los expedientes de depuración de Zona Nacional representaron más del cincuenta por ciento de los expedientes totales identificados en cada provincia. Dentro de esta casuística figuran en cabeza las provincias gallegas de Ourense (91,75%), A Coruña (89,18%) y Lugo (88,16%), seguidas de Zaragoza (87,74%), Burgos (87%), Logroño (86,59%), Navarra (84,98%), Palencia (83,59%), León (77,13%), Segovia (76,14%), Valladolid (73,53%), Álava (72,67%) y Ávila (67,05%). En todas ellas el porcentaje de readmitidos sin sanción fue muy superior al que representaron los sancionados con alguna suspensión temporal de empleo y sueldo, no alcanzando, estos últimos, cotas superiores a los 3,30%, como arroja el resultado alcanzado en la provincia de Segovia.

Entre las provincias en las que el porcentaje de expedientes incoados por la Autoridad Militar no alcanzó el cincuenta por ciento del total registrado encontramos a Huesca (43,06%), Soria (40%), Asturias (23,51%), Cantabria (19,71%), Vizcaya (19,38%), Guipúzcoa (12,14%), Madrid (6,70%), Lleida (5,35%), Tarragona (4,45%), Castellón (4,29%), Barcelona (3,10%), Girona (2,65%), Valencia (1%) y Alicante (0,87%), encontrándonos un porcentaje, entre las que forman parte de este segundo grupo, equivalente al 17,72% de las fichas, cuya adscripción territorial se desconoce. Por último, en la provincia de Albacete y en la residencia de Hendaya, los militares sublevados no llegarían a incoar ningún expediente. Dentro de este segundo grupo de provincias las diferencias entre los reingresados de “Zona Nacional”, con y sin sanción, serían bastante más próximas, encontrándose casos como los de Cantabria y Castellón, en los que el porcentaje de reingresados con sanción de “Zona Nacional” superarían a los reincorporados al servicio sin ningún tipo de amonestación.

Cuadro 6.2. Distribución provincial de los empleados con expediente instruido por la autoridad militar franquista, con anterioridad a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios

Provincias	Número de empleados	% Empleados a nivel de Red	Número de empleados Readmitidos sin sanción en "Zona Nacional"	% Empleados a nivel provincial	Número de empleados Readmitidos con sanción en "Zona Nacional"	% Empleados a nivel provincial	Número total de empleados en "Zona Nacional"	% Empleados en "Zona Nacional" a nivel provincial	% Empleados de "Zona Nacional" a nivel de Red
Ourense	97	0,23	86	88,66	3	3,09	89	91,75	0,21
Coruña (A)	573	1,36	505	88,13	6	1,05	511	89,18	1,21
Lugo	997	2,37	861	86,36	18	1,81	879	88,16	2,09
Zaragoza	1.435	3,41	1.240	86,41	19	1,32	1.259	87,74	2,99
Burgos	1.893	4,50	1.620	85,58	27	1,43	1.647	87,00	3,91
Logroño	552	1,31	475	86,05	3	0,54	478	86,59	1,14
Navarra	1.252	2,97	1.049	83,79	15	1,2	1.064	84,98	2,53
Palencia	1.383	3,28	1.140	82,43	16	1,16	1.156	83,59	2,75
León	2.392	5,68	1.796	75,08	49	2,05	1.845	77,13	4,38
Segovia	394	0,94	287	72,84	13	3,3	300	76,14	0,71
Valladolid	4.194	9,96	3.030	72,25	54	1,29	3.084	73,53	7,32
Álava	333	0,79	234	70,27	8	2,4	242	72,67	0,57
Ávila	522	1,24	339	64,94	11	2,11	350	67,05	0,83
Huesca	771	1,83	320	41,50	12	1,56	332	43,06	0,79
Soria	10	0,02	4	40,00	0	0,00	4	40,00	0,01
Asturias	2.760	6,55	381	13,8	268	9,71	649	23,51	1,54
Cantabria	1.258	2,99	98	7,79	150	11,92	248	19,71	0,59
Vizcaya	769	1,83	85	11,05	64	8,32	149	19,38	0,35
Se desconoce	254	0,60	44	17,32	1	0,39	45	17,72	0,11
Guipúzcoa	1.722	4,09	92	5,34	117	6,79	209	12,14	0,5
Madrid	5.728	13,6	381	6,65	3	0,05	384	6,70	0,91
Lleida	1.538	3,65	76	4,94	9	0,59	85	5,53	0,2
Tarragona	1.574	3,74	48	3,05	22	1,4	70	4,45	0,17
Castellón	723	1,72	14	1,94	17	2,35	31	4,29	0,07
Barcelona	4.285	10,18	129	3,01	4	0,09	133	3,10	0,32
Girona	339	0,81	9	2,65	0	0	9	2,65	0,02
Valencia	4.110	9,76	40	0,97	1	0,02	41	1,00	0,1
Alicante	231	0,55	2	0,87	0	0	2	0,87	0
Albacete	11	0,03	0	0,00	0	0	0	0,00	0
Hendaya	7	0,02	0	0,00	0	0	0	0,00	0
Totales Red Norte	42.107	100,00	14.385	34,16	910	2,16	15.295	36,32	36,32

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Si consideramos el número de expedientes que fueron tramitados en cada provincia por la autoridad militar y lo dividimos entre los kilómetros de vía provinciales explotados obtenemos un coeficiente que nos permite calibrar el impacto del procedimiento teniendo en cuenta la plantilla asignada a cada territorio provincial.

Cuadro 6.3. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes instruidos/Kilómetros de vía provinciales” por la autoridad militar franquista

Provincias	Expedientes instruidos por la autoridad militar franquista	Km de vía explotada a nivel provincial	Coeficiente Exp/Km de vía explotada a nivel provincial
Valladolid	3.084	117	26,36
Zaragoza	1.259	109	11,55
Burgos	1.647	155	10,63
Coruña (A)	511	67	7,63
León	1.845	290	6,36
Vizcaya	149	26	5,73
Lugo	879	164	5,36
Palencia	1.156	234	4,94
Navarra	1.064	223	4,77
Rioja (La)	478	117	4,09
Asturias	649	169	3,84
Ávila	350	109	3,21
Madrid	384	120	3,20
Segovia	300	98	3,06
Cantabria	248	114	2,18
Ourense	89	42	2,12
Guipúzcoa	209	100	2,09
Álava	242	138	1,75
Huesca	332	331	1,00
Barcelona	133	211	0,63
Lleida	85	167	0,51
Tarragona	70	152	0,46
Castellón	31	123	0,25
Girona	9	64	0,14
Valencia	41	313	0,13
Alicante	2	48	0,04
Albacete	0	13	0
Hendaya	0	0	0
Se desconoce	45	0	0
Soria	4	0	0
Total	15.295	3.814	4,01

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

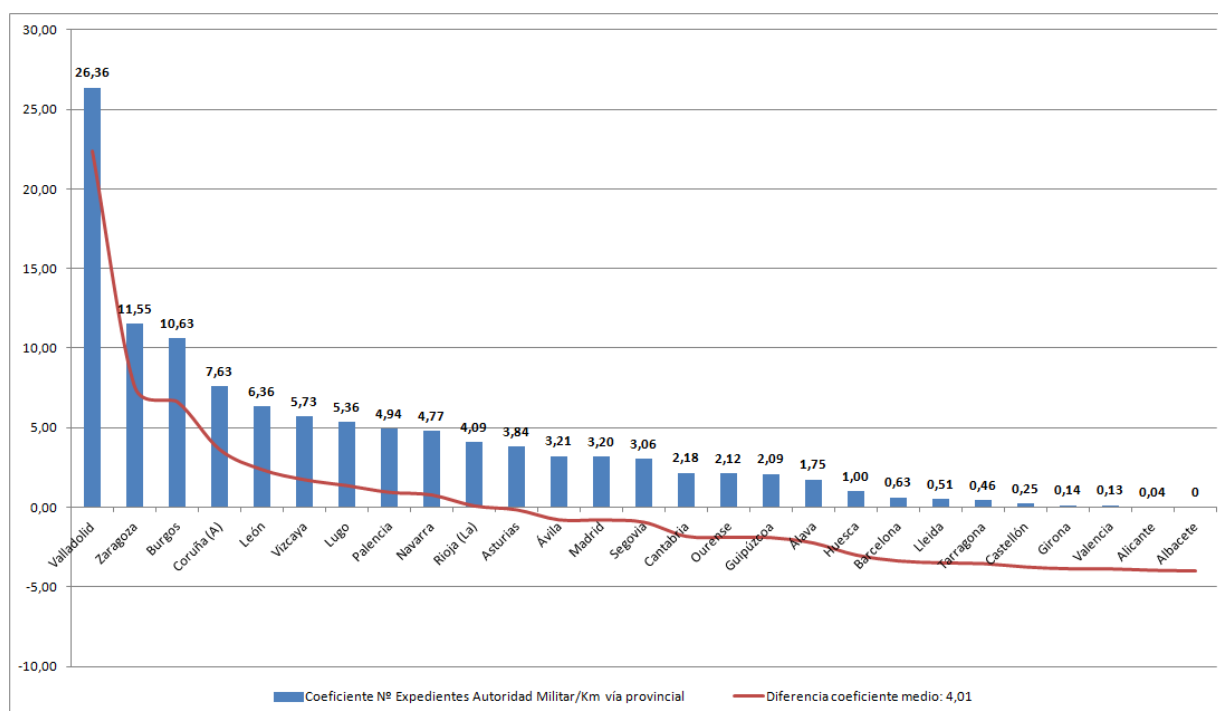
A través del siguiente gráfico podemos observar con claridad cómo Valladolid sería la provincia en la que la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, cuya sede principal radicaba en su capital provincial, se empleó más a fondo, con 26,36 expedientes abiertos por kilómetro de vía explotadas. A este resultado contribuyeron varios aspectos, en primer lugar el hecho de ser una de las provincias con mayor dotación de recursos humanos, al albergar, en la propia ciudad, uno de los dos talleres generales que tenía la compañía. Este hecho también generaría sus inconvenientes para la autoridad militar, dado que se trataba de un personal bastante movilizad política y sindicalmente y era de sumo interés proceder a identificar a aquellos que eran abiertamente desafectos al nuevo Gobierno constituido. No obstante, por el porcentaje de sancionados en la provincia (1,29%), el impacto de la acción militar sobre los trabajadores de Norte no fue muy pronunciada. De hecho, a raíz de los expedientes abiertos

durante esta etapa de jurisdicción militar, se estima que el 21,47% del personal que prestaba servicio en la provincia escapó del control de los militares al poder dirigirse a áreas controladas por la República y permanecer en ellas hasta la finalización del conflicto. De hecho, fue una de las provincias de la “Zona Nacional” en donde se produjeron en mayor medida estas deserciones hacia el territorio republicano, posiblemente por el efecto de movilización y de efervescencia política que existía en el propio Taller Central de la ciudad pucelana³¹⁹.

El resto de provincias se encontrarían a gran distancia del coeficiente que presentaba la provincia de Valladolid, existiendo no obstante un grupo de hasta nueve provincias que se situaron por encima del coeficiente medio, establecido en 4,01. Dentro de este grupo se encontraría Vizcaya, que si bien en términos absolutos se encontraba a gran distancia en número de expedientes procesados si se compara con las provincias castellanas y gallegas, en términos relativos y debido a su corta extensión en kilómetros de vía dentro de sus límites administrativos, convertiría a este territorio vasco en un foco de interés por parte de los militares sublevados una vez roto el cerco de Bilbao y ocupado el conjunto de la provincia.

Del resto de provincias sólo destacar el reducido número de expedientes instruidos por la jurisdicción militar sublevada en las grandes ciudades por donde discurría las líneas de la compañía. Hablamos en este caso de Madrid, Barcelona y Valencia, capitales que no quedarían integradas en la denominada “Zona Nacional” hasta el mismo año 1939.

Gráfico 6.1. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes instruidos/Kilómetros de vía provinciales” por la autoridad militar franquista



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

³¹⁹ Sobre la Guerra Civil en la ciudad de Valladolid, véase PALOMARES IBÁÑEZ, Jesús María (2001). *La guerra civil en la ciudad de Valladolid: entusiasmo y represión en la “capital del Alzamiento”*. Madrid, Ayuntamiento de Valladolid.

Con porcentajes muy similares entre una y otra casuística, los servicios más nutridos en personal fueron los que absorbieron el mayor número de expedientes, siendo el dedicado a la explotación y al movimiento de trenes el que concentró la mayor parte, seguidos de los servicios de Material y Tracción y Vía y Obras, según se puede verificar a través del siguiente cuadro.

Cuadro 6.4. Distribución por servicios de los trabajadores depurados por la autoridad militar franquista, con anterioridad a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios

SERVICIO	RSSZN	%	RCSZN	%
Acopios	134	0,93	6	0,66
Almacenes	3	0,02	-	-
Combustible	2	0,01	-	-
Comercial	69	0,48	5	0,55
Consejo	2	0,01	-	-
Contabilidad	25	0,17	1	0,11
Contencioso	1	0,01	-	-
Coordinación	5	0,03	-	-
Dirección	2	0,01	-	-
Economato	2	0,01	-	-
Eléctrico	34	0,24	5	0,55
Explotación	5.859	40,73	366	40,22
Intervención	149	1,04	4	0,44
Material y Tracción	4.666	32,44	316	34,73
Minas	-	-	-	-
Personal y Asistencia Social	-	-	-	-
Reclamaciones	35	0,24	2	0,22
Sanitario	105	0,73	1	0,11
Secretaría y Estudios	-	-	-	-
Vía y Obras	3.288	22,86	204	22,42
Se desconoce	4	0,03	-	-
Total	14.385	100,00	910	100,00

Abreviaturas: RSSZN (reingresados sin sanción en “Zona Nacional”), RCSZN (reingresados con sanción en “Zona Nacional”).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

6.2. La institucionalización del proceso en la Compañía del Norte. Constitución, actividades y funciones de sus diferentes Juzgados

Al igual que sucedió con el resto de compañías estudiadas, en el caso de Norte, tras la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939 por el que se encomendaba a las empresas concesionarias de servicios públicos la competencia en materia de depuración, concretamente el 13 de septiembre de ese mismo año, el director de la compañía ferroviaria, Francisco Javier Marquina y Borra³²⁰, propuso al Consejo Directivo de la misma el

³²⁰ Francisco Javier Marquina y Borra (1886-1946), ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, fue el primer presidente de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes, último director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y primer director general de RENFE, puesto en el que cesó en 1945 al tomar posesión como

nombramiento de Luis Boix Ferrer³²¹, Jefe de Personal de Norte, como delegado del Consejo Directivo para llevar a cabo el proceso de depuración en la compañía³²². Aprobada la propuesta se iniciaría una primera fase, que duraría en torno a los tres meses, en los que se constituiría, organizaría y reglamentaría el Negociado que llevaría a cabo todo el proceso. Como en el resto de compañías, al margen del articulado de la citada Ley de Depuración de Funcionarios, en Norte también se dictaron instrucciones que tenían un carácter complementario a la mencionada norma. Así, transcurrido escasamente un mes desde la designación de Luis Boix como Jefe de la Depuración en Norte, concretamente el 10 de octubre de 1939, se dictaron las instrucciones que regulaban el proceso dentro de la compañía ferroviaria³²³.

Para articular todo el trabajo se constituyó una oficina de la Jefatura, integrada por treinta agentes, cuya función consistía en organizar, distribuir los asuntos y documentos a desarrollar por cada uno de los 12 juzgados que se crearon, recoger las propuestas emitidas por los respectivos jueces y mantener un contacto muy estrecho con las instituciones que debían facilitar información precisa sobre cada expedientado: ayuntamientos, Guardia Civil, juntas locales de Falange Española, Auditoría de Guerra del Ejército de Ocupación, Jefatura Militar de Ferrocarriles, etc. Esta Oficina se encontraba compuesta por seis agregados procedentes de órganos de dirección, técnicos y administrativos de la compañía. La mayoría de ellos fueron reclamados por Boix, como Jefe de Personal Delegado para la Depuración, siendo diversa la procedencia de los mismos. La cabeza visible de este Gabinete de Jefatura estuvo ostentada por José Sacristán de San Gil, que en 1935 ostentaba el cargo de Inspector Principal del Servicio de Personal dependiendo directamente de Luis Boix Ferrer³²⁴.

El gabinete de depuración de Norte se encontraba apoyado por un grupo policial compuesto por dieciocho agentes de información, que prestaban funciones directas tanto a la propia Jefatura como a los diferentes juzgados que se constituyeron. Estos agentes de información se ocupaban, según las instrucciones dictadas para los juzgados de Norte, de “gestionar y ver de obtener con la precisión, exactitud y premura posible, de un modo personal y directo, todos los informes, datos, fichas y documentos que se consideren precisos, y llevar a cabo las averiguaciones que les (fuesen) sean encomendadas, tanto en centros oficiales, como con relación a particulares, con respecto a los expedientes de depuración, y en general cuantos trabajos o diligencias se les encomienden”³²⁵.

Otro grueso importante del personal adscrito a la Jefatura de la Depuración en Norte lo constituían los 12 juzgados que se crearon para llevar a cabo todo el proceso dentro de la

subsecretario del Ministerio de Obras Públicas. Durante su carrera profesional ocuparía también el cargo de consejero inspector del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Fuente; Museo del Ferrocarril de Madrid.

³²¹ Luis Boix Ferrer (1891-1980), militar de carrera, alcanzaría como grado máximo el empleo de Coronel. Tras participar en las campañas de Marruecos, desde 1924 hasta 1930 colaboraría estrechamente con el General Miguel Primo de Rivera, a cuyas órdenes trabajó en la Secretaría de la Presidencia del Consejo. En el ámbito de los ferrocarriles ocupó el cargo de Jefe de Personal en Norte y tras la constitución de RENFE en 1941 pasaría a desempeñar la Jefatura del Departamento de Personal y Asistencia Social. En materia de depuración compaginó su puesto en Norte con la de delegado del Consejo para llevar a cabo el proceso de depuración en dicha compañía. Años más tarde sería designado Delegado del Consejo de Administración de RENFE para el estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración tras la publicación de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, responsabilidad que también compaginó con su cargo de jefe del Departamento de Personal y Asistencia Social en RENFE. A su jubilación fue nombrado subdirector honorario de la mencionada empresa pública.

³²² AHF, E-93-5.

³²³ *Organización y normas para la depuración del personal de la Compañía del Norte*. Madrid, 10 de octubre de 1939. AHF, E-92-2.

³²⁴ AFET, 1935.

³²⁵ *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

compañía. Cada uno de los juzgados adoptaría un número para su diferenciación y estarían integrados por un juez instructor, por dos secretarios y por personal auxiliar. A cada juez instructor le correspondería, según las instrucciones dictadas, “la Jefatura de su respectiva comisión depuradora, y como tal, la iniciativa, resolución y responsabilidad de los asuntos correspondientes a la misma, hasta formular la propuesta que le corresponda con arreglo a su discreción y buen juicio, dentro de las normas establecidas al efecto y de la conveniente unidad de criterio entre todos los instructores”³²⁶.

Por su parte las Secretarías se encargarían de “la incoación y tramitación de los expedientes en su aspecto administrativo y de trámite, llevar los registros y los ficheros que se establezcan, formar los expedientes, archivarlos, preparar y extender las comunicaciones, citaciones, notificaciones, de trámite, solicitar y gestionar los datos, antecedentes e informes, cumplimentar los decretos del Juez, llevar la correspondencia y extender las minutas que se les encomiende, recibir y extender las declaraciones en los casos que sean delegadas para ello”³²⁷. En cuanto al personal auxiliar vinculado a cada juzgado, cada Secretaría podía designar el número de empleados que considerara necesario. Aunque por las composiciones que nos han llegado de cada uno de los juzgados, sólo existió un agente por juzgado para la realización de labores auxiliares³²⁸.

Todo el personal adscrito a los juzgados, excepto los propios jueces o instructores, estuvieron dispensados de sus trabajos habituales dentro de las divisiones o servicios de la compañía de donde procediese. De esta manera toda una maquinaria administrativa, compuesta por ochenta personas, se ponía al servicio de la depuración en Norte para tramitar los expedientes de 38.507 empleados³²⁹ que estaba previsto que acabaran pasando por dichos juzgados, distribuidos entre 278 categorías laborales diferentes, que agrupaban a su vez a otras tantas subcategorías, hasta un total de 520 puestos identificados.

El Juzgado número uno se encargó de instruir y tramitar los expedientes de depuración del personal técnico de la compañía: titulados superiores (arquitectos, ingenieros, médicos y letrados), jefes y subjefes, inspectores y subinspectores, y otros puestos de responsabilidad, hasta un número de 28 categorías. El número de empleados que se encontraba dentro de este primer grupo ascendía a 594³³⁰. El Juzgado número 1 fue encomendado a Ricardo Suárez Blanco, que en 1935 ostentaba el cargo de Ingeniero de la Primera Circunscripción de Vía y Obras en Madrid³³¹.

Al Juzgado número dos le fue encomendado la instrucción de las causas del personal administrativo en casi todas sus clases, además de diferentes categorías de interventores, agentes del servicio comercial, empleados y empleados principales, personal especializado en tareas de gabinetes de estudios o de administración. El número de los empleados comprendidos dentro de las 32 categorías contempladas alcanzaría la cifra de 2.448 agentes³³². El juzgado número 2 fue encomendado a Alfredo Massa Lacarra, que en 1935 ocupaba el cargo de Letrado Principal Adjunto del Servicio de lo Contencioso³³³.

El Juzgado número tres le fue encomendado a Ángel Topete Fernández, adscrito a la propia Dirección de la compañía ferroviaria. Este tercer grupo integraba a 14 categorías

³²⁶ *Organización y normas para....* AHF, E-92-2.

³²⁷ *Organización y normas para....* AHF, E-92-2.

³²⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Depuración de Agentes: Archivo de Antecedentes y Documentos de la Secretaría General*. Caja 209.

³²⁹ Esta cifra, como las restantes que iremos indicando para el resto de los juzgados, correspondía al número de agentes considerados como fijos en la compañía en julio de 1936. AHF, E-92-1.

³³⁰ AHF, E-92-1.

³³¹ *AFET*, 1935.

³³² AHF, E-92-1

³³³ *AFET*, 1935.

pertenecientes a las Divisiones de Explotación y de Material y Tracción. Incluía a los factores autorizados, a los jefes de estación, a los de apartaderos y apeaderos, jefes de línea, de maquinistas, de reserva de máquinas y de talleres. En definitiva, los principales cargos intermedios dentro de dichas divisiones operativas, alcanzando a 1.857 el número de agentes comprendidos³³⁴.

El Juzgado número cuatro sería, de los doce que se crearon, el segundo más numeroso en personal con posibilidad de ser encartado. Estuvo presidido por un familiar de Luis Boix Ferrer, concretamente por Félix Boix Sanz, quien en 1935 era también Letrado del Servicio de lo Contencioso³³⁵. Este juzgado tenía encomendada la tramitación de los expedientes de 4.994 agentes que se encontraban distribuidos entre 15 categorías diferentes, siendo la de factor la que más agentes comprendía. Mozos de agujas, expendedoras y expendedores, sobrestantes, meritorios y vigilantes de varias clases serán el resto de las categorías que competerán a este juzgado.

El Juzgado número cinco se encontraría a cargo de Francisco García Vicente quien en 1935 había sido Jefe de las agencias internacionales de Canfranc y Puigcerdá³³⁶. García Vicente encabezó la instrucción de otro juzgado muy nutrido también en agentes (4.696), aunque no en número de categorías laborales, ya que sólo eran cuatro sobre las que abarcaba la jurisdicción del quinto, si bien se encontraba entre ellas la de Mozo de Tren, una de las categorías que comprendía también a un número muy relevante de agentes, así como la de capataz de vía.

La titularidad del Juzgado número seis correspondía a Manuel Lanchares Cuevas, que en 1935 ostentaba la categoría de Inspector dentro del Servicio Comercial³³⁷. Este juzgado sí era el que más número de agentes comprendió, concretamente 5.041, que se distribuían entre 11 categorías laborales, encontrándose entre éstas la de obrero de vía, sin duda la más populosa dentro de la compañía con 2.241 agentes.

El Juzgado número siete estuvo encabezado por Eduardo de Miguel Jugo³³⁸, que en 1935 ostentaba la categoría de Médico de guardia. Este juzgado tuvo a su cargo los expedientes de depuración de personal subalterno o auxiliar dentro del ámbito administrativo, así como los servicios de guardería de todas las clases, entre las que se encontraban las mujeres que desempeñaban el puesto de guardabarreras o guardesas, que con 840, venía a ser la categoría que empleaba a mayor número de personal de sexo femenino de la compañía. Este juzgado sería, por tanto, el que juzgaría al mayor porcentaje de mujeres asalariadas de la empresa. En concreto el número siete llegó a juzgar en torno al 31 por ciento de mujeres, de un total previsto para este juzgado de 2.686 agentes.

Por su parte, el Juzgado número ocho tenía encomendada la tramitación de 2.894 expedientes de agentes del Servicio de Tracción, maquinistas y fogoneros, a quienes acompañaron los agentes que ocupaban el puesto de motoristas en la compañía. Como Instructor del mismo fue designado José Clavería Babé, que en 1935 ostentaba el cargo de Ingeniero del Servicio de Estudios y Asuntos Generales, dependiente de la División de Explotación³³⁹.

El Juzgado nueve se hizo cargo de los expedientes del personal de talleres, concretamente de las categorías más numerosas (montadores, caldereros y carpinteros) dentro del entramado de puestos en los que se distribuía el trabajo en esta rama de la compañía. En definitiva, comprendía a 11 categorías que englobaban a un total de 3.735 agentes. El Juzgado

³³⁴ AFET, 1935.

³³⁵ AFET, 1935.

³³⁶ AFET, 1935.

³³⁷ AFET, 1935.

³³⁸ AFET, 1935.

³³⁹ AFET, 1935.

número nueve estuvo encabezado por Ricardo Nogueira González, que en 1935 ostentaba el cargo de Subinspector del Servicio de Intervención en Oviedo³⁴⁰.

El Juzgado número diez agrupaba prácticamente al resto de categorías del ámbito de Talleres no contempladas dentro del número nueve, siendo 92 el número total de categorías laborales que tenía a su cargo este juzgado y 3.451 el número de agentes contemplados dentro del mismo. Este juzgado le fue encomendado a Vicente Pérez de Laborda, que en 1935 ocupaba el cargo de Ingeniero del Servicio de Material Móvil en la División de Material y Tracción³⁴¹. Este Instructor será uno de los pocos que se encargaron de un grupo de categorías que eran bien conocidas por él a raíz de su trayectoria profesional.

El Juzgado número once tenía encomendada la gestión de 4.720 expedientes correspondientes a otros tantos agentes que se distribuían entre 12 categorías laborales, siendo la de mozo, en los desempeños no recogidos por los otros juzgados, la principal de las categorías que tendría que tramitar el número once. El número once fue administrado por Félix Sánchez Ortego, agregado de Explotación.

Finalmente, el Juzgado número doce tenía encomendada la instrucción de 1.391 expedientes de trabajadores que se distribuían entre 48 categorías diferentes, pertenecientes a diversos servicios de la compañía y en las que no predominaba ningún grupo profesional. Tuvo como titular del mismo a Ramón Theureau Villanueva, que en 1935 desempeñaba el cargo de Subjefe de Almacenes en Valladolid, dependiente del Servicio de Acopios³⁴².

Por último, aunque con categoría de juez, pero sin adscripción a ninguno de los constituidos, se encontraba Jaime White Cañada, quien ostentaba la categoría de Subjefe de Personal.

A continuación se recogen los datos principales de cada uno de los doce juzgados que se constituyeron en el seno de la Compañía del Norte. El pormenor de cada juzgado, así como el resultado del procedimiento depurador para cada una de las categorías identificadas se muestra en el anexo estadístico final.

Cuadro 6.5. Datos básicos de los juzgados depuradores constituidos en Norte

Juzgado Número	Plantilla fija en julio de 1936 sobre la que tenía competencia	Número de categorías laborales	Principales categorías profesionales sobre las que tuvieron competencia	Nombre del titular del Juzgado	Cargo en 1935 según consta en el Anuario de Ferrocarriles y Tranvías (AFET)
1	594	28	Titulados superiores (arquitectos, ingenieros, médicos y letrados), jefes y subjefes, inspectores y subinspectores, y otros puestos de responsabilidad	Ricardo Suárez Blanco	Ingeniero de la Primera Circunscripción de Vía y Obras en Madrid
2	2.448	32	Personal administrativo en casi todas sus clases, además de diferentes categorías de interventores, agentes del servicio comercial, empleados y	Alfredo Massa Lacarra	Letrado Principal Adjunto del Servicio de lo Contencioso

³⁴⁰ AFET, 1935.

³⁴¹ AFET, 1935.

³⁴² AFET, 1935.

Juzgado Número	Plantilla fija en julio de 1936 sobre la que tenía competencia	Número de categorías laborales	Principales categorías profesionales sobre las que tuvieron competencia	Nombre del titular del Juzgado	Cargo en 1935 según consta en el Anuario de Ferrocarriles y Tranvías (AFET)
			empleados principales, así como del personal especializado en tareas de gabinetes de estudios o de administración		
3	1.857	14	Factores autorizados, jefes de estación, de apartaderos y apeaderos, jefes de línea, de maquinistas, de reserva de máquinas y de talleres	Ángel Topete Fernández	Adscrito a la propia Dirección de la compañía ferroviaria
4	4.994	15	Factores, mozos de agujas, expendedoras y expendedores, sobrestantes, meritorios y vigilantes de varias clases	Félix Boix Sanz	Letrado del Servicio de lo Contencioso
5	4.696	4	Mozo de tren, capataz de vía, conductor y guardafrenos	Francisco García Vicente	Jefe de las agencias internacionales de Canfranc y Puigcerdá
6	5.041	11	Obrero de vía, subcapataces y lampareros, entre otros	Manuel Lanchares Cuevas	Inspector del Servicio Comercial
7	2.686	7	Personal subalterno o auxiliar dentro del ámbito administrativo, los servicios de guardería de todas las clases y las guardesas	Eduardo de Miguel Jugo	Médico de Guardia
8	2.894	4	Maquinistas, fogoneros, motoristas	José Clavería Babé	Ingeniero del Servicio de Estudios y Asuntos Generales
9	3.735	11	Montadores, caldereros, carpinteros y personal de Talleres	Ricardo Nogueira González	Subinspector del Servicio de Intervención en Oviedo
10	3.451	92	Todas ellas vinculadas al Servicio de Talleres	Vicente Pérez de Laborda	Ingeniero del Servicio de Material Móvil
11	4.720	12	Mozos, en desempeños no recogidos por los otros juzgados, peones y limpiadoras/es, entre otros	Félix Sánchez Ortego	Agregado de Explotación
12	1.391	48	Guardabarreras, electricistas, encendedores, auxiliares y ayudantes, entre otros	Ramón Theureau Villanueva	Subjefe de Almacenes en Valladolid
Totales	38.507	278			

Fuente: Elaboración propia a partir del AFET, 1935 y AHF, E-92-1.

Por el número de credenciales emitidas por la compañía a la finalización del procedimiento, el conjunto de los doce juzgados depuradores de Norte vinieron a tramitar finalmente un total de 25.438 expedientes, que vienen a representar el 66,06% de los previstos para los cálculos de la plantilla de Norte en julio de 1936³⁴³. Sólo el primero de los doce juzgados, el que se encargó del personal directivo y técnico de la compañía, tramitó más expedientes de los inicialmente previstos, concretamente un 5,72% más. La cifra final de expedientes tramitados por dichos juzgados nos viene a decir que en torno a un tercio de la plantilla no fue objeto de incoación de expediente por los mismos, en buena medida debido a que se trataba de empleados que se mantuvieron en “Zona Nacional” durante el desarrollo de la contienda, habiendo sido sus casos instruidos por la Jefatura Militar de Ferrocarriles del Ejército de Ocupación y dados por válidos por el Consejo Directivo para la Depuración en Norte.

Cuadro 6.6. Distribución, entre los juzgados depuradores, de la plantilla fija de Norte en julio de 1936 y clasificación de los expedientados por casuísticas

Juzgado Número	Plantilla fija julio de 1936	Número de categorías profesionales	SD	RCS	RSS	Total Empleados juzgados	Diferencia entre la plantilla y los empleados juzgados	Porcentaje empleados juzgados
1	594	28	52	95	481	628	-34	105,72
2	2.448	32	315	364	1.215	1.894	554	77,37
3	1.857	14	180	272	736	1.188	669	63,97
4	4.994	15	690	813	1.950	3.453	1.541	69,14
5	4.696	4	544	1.020	1.234	2.798	1.898	59,58
6	5.041	11	507	737	1.877	3.121	1.920	61,91
7	2.686	7	249	363	1.140	1.752	934	65,23
8	2.894	4	341	888	901	2.130	764	73,60
9	3.735	11	487	695	841	2.023	1.712	54,16
10	3.451	92	447	639	816	1.902	1.549	55,11
11	4.720	12	787	1.021	1.802	3.610	1.110	76,48
12	1.391	48	203	216	520	939	452	67,51
Totales	38.507	278	4.803	7.123	13.513	25.439	13.069	66,06

Abreviaturas:

SD: expedientes con resultado de Separación Definitiva; RCS: expedientes con resultado de Reingreso con Sanción; RSS: expedientes con resultado de Reingreso sin Sanción.

Fuente: AHF, E-92-2 y elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte y de los listados de readmisión sin sanción emitidos por cada servicio de la compañía.

Los juzgados depuradores de Norte estuvieron ubicados en Madrid, aunque repartidos en dos sedes distintas. Una de ellas se estableció en la calle Arlabán, 7, piso 6º y la otra en la misma sede del Consejo de Administración de Norte, concretamente en el piso 6º del edificio situado en la calle Alcalá, 16, el cual sería arrendado a Norte por su propietario, el Banco de Bilbao, el 1 de octubre de 1939 por un importe de 15.000 pesetas anuales. Como muestra de la intensa actividad que tuvieron que tener en dichos juzgados, sólo en la sede de la calle Alcalá, se necesitaron habilitar hasta 10 líneas de teléfono³⁴⁴. La Oficina de Depuración de

³⁴³ AHF, E-92-2.

³⁴⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Depuración de Agentes: Archivo de Antecedentes y Documentos de la Secretaría General*. Caja 209.

Norte contaría con bastante autonomía en materia de gestión y de aprovisionamiento de materiales necesarios para el cumplimiento de las funciones encomendadas. Como anécdota indicar que recibía el suministro de papel de la imprenta Europa que, irónicamente se encontraba ubicada en la calle de la Libertad, número 20 de Madrid. Esta imprenta fue la que suministraría todo el papel necesario para el procedimiento depurador (fichas, impresos, carpetillas, etc), así como el material de oficina que se precisó en los juzgados³⁴⁵.

6.2.1. La normativa para el desarrollo de la depuración en Norte

Las instrucciones que organizaron el entramado burocrático para la puesta en marcha del proceso de depuración en Norte, arbitraron también unas normas que vinieron a regularizar y a homogeneizar todo el proceso administrativo que debían desarrollar los juzgados, complementado así las disposiciones establecidas por la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939.

El ingente trabajo que debían acometer los juzgados no podía menospreciar los procedimientos que ya se habían iniciado con anterioridad a la promulgación de la mencionada ley (principalmente informes practicados por las brigadas policiales del régimen militar o por la propia empresa en su afán de colaboración con los militares golpistas). Sobre estas bases se consideró que debían partir los procedimientos depuradores que se realizaran a los agentes. En muchos casos la información en posesión de los juzgados depuradores se consideraría como suficiente para proponer la readmisión sin sanción. Pero, en otros, los indicios de algún tipo de responsabilidad impulsaron la continuación del expediente con el fin de comprobar si los hechos de los que se acusaba al trabajador eran ciertos antes de iniciar una propuesta de sanción o de separación definitiva. Para ello se determinó que los juzgados podrían “recibir las declaraciones que estimaren pertinentes y recabar de los centros, dependencias y tribunales y especialmente de las Auditorías de Guerra del Ejército de Ocupación y Regiones Militares, Dirección General de Seguridad, Servicio de Información y Policía Militar, Delegación del Estado para la Recuperación de Documentos y Archivos, las fichas y antecedentes que consideren oportunos”. En este sentido es preciso destacar que la Sección de Ficheros de la Auditoría de Guerra del Ejército de Ocupación, que después sería gestionada por la Dirección General de Seguridad, constaba de más de un millón quinientas mil fichas en las que figuraban los datos de las personas que formaron parte del Ejército republicano y de las milicias populares constituidas a raíz del inicio de la contienda, así como de todos los individuos condenados, pendientes de causa y declarados en rebeldía³⁴⁶.

La normativa también establecía que para la más rápida obtención de estos datos e informes “se utilizarían los servicios de los agentes especiales, designados para la gestión y busca de dichas informaciones” También se concretó que “quedarían a la discreción del Instructor, la petición de estos informes y su extensión, según lo estimara conveniente con arreglo a las circunstancias en cada caso”³⁴⁷. Para estos menesteres se constituyeron comisiones en los diferentes servicios. Está documentada la existencia de la comisión de Material y Tracción, encargada de elaborar sus respectivos informes, recogiendo las notas particulares que realizaban compañeros y superiores sobre los agentes investigados³⁴⁸.

³⁴⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comprobantes de suministros de impresos y material de oficina hechos a la oficina de depuración por la industria particular”. *Depuración de Agentes: Archivo de Antecedentes y Documentos de la Secretaría General*. Caja 209.

³⁴⁶ AHF, E-92-1.

³⁴⁷ Artículos 1º y 3º de la *Organización y normas para....* AHF, E-92-2.

³⁴⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. “Reingresos y jubilaciones”. Caja 209.

Para agilizar el procedimiento se estableció que los juzgados debían dar preferencia a los casos más “claros y sencillos” en donde fuesen “patentes y resulten favorables los antecedentes y actuación del agente con respecto a la Compañía y al Glorioso Movimiento Nacional”³⁴⁹. Asimismo las normas sobre la organización del proceso en Norte indicaban que “los distintos juzgados (debían tener) entre sí estrecha relación para comunicarse aquellos datos de que tengan conocimiento, respecto de la actuación de los agentes, cuya depuración corresponda a otro, tanto en lo que pueda favorecerle, como en lo que represente una acusación”³⁵⁰.

Una vez estudiados los casos y elaboradas la propuestas de cada expediente se elevarían a la Dirección de la compañía, la cual podría ordenar, delegando para ello en su Jefe de Servicio de Personal, la práctica de nuevas diligencias. Si consideraba que los hechos se encontraban suficientemente aclarados, las propuestas serían “sometidas al Consejo Directivo, quien aprobaría la admisión del empleado o la tramitación de expediente formal para la imposición del correctivo o la separación del servicio”. Este último acuerdo se podría adoptar aun en el caso de que se hubiese propuesto la admisión³⁵¹. Por último, el Consejo Directivo tenía que remitir la propuesta de resolución del expediente a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera que era el organismo de la administración civil franquista que tenía la última potestad para sancionar o anular la decisión tomada en cada una de las empresas.

En cuanto a la tramitación del expediente, éste sería realizado “por el mismo Instructor que practicó la información, o por otro designado al efecto y en la forma que estimara adecuada al caso, sin que fuese obligatorio sujetarse a las normas establecidas en los reglamentos del personal”, pero se determinó como “preceptivo, siempre que el inculcado no se hallase en rebeldía, la audiencia de éste y la redacción del pliego de cargos del que se daría traslado al interesado, para que en un término prudencial, que no excedería de 15 días, pudiese contestarlo y presentar los documentos exculpativos”³⁵².

Sobre la calificación de la conducta de los expedientados, se apelaba a la discrecionalidad de los instructores, “atendiendo al conjunto de las circunstancias que concurrían en cada caso, y muy especialmente a los antecedentes del interesado, a la índole de sus funciones y a las conveniencias del buen servicio en la Compañía”³⁵³.

Las normas también dejaban claramente especificadas cuáles eran las causas que podían considerarse como suficientes para la imposición de sanciones. Así, todos los hechos que hubieren dado lugar a la imposición de penas por los Tribunales Militares; los actos voluntariamente cometidos en daño o perjuicio de los bienes o intereses de la compañía y de los ferrocarriles en general; la aceptación de ascensos o cargos fuera del movimiento natural de las escalas que hubieran supuesto una distinción o una ventaja de carácter lucrativo o representativo; el desempeño de cargos directivos, de confianza o de responsabilidad en nombre o por designación de las denominadas “Autoridades Rojas” o de los organismos o entidades que intervinieron o se incautaron de los ferrocarriles en zona republicana y obtenido por la ideología política del interesado; cualquier hecho que hubiera llevado implícito una actuación o intervención activa voluntaria o sin justificación admisible en contra del denominado “Glorioso Movimiento Nacional”; el haber participado, fomentado o tomado parte en la persecución contra Jefes, compañeros u otras personas o entidades por su ideología o significación; el haber publicado escritos, dibujos, etc., o tomado parte activa

³⁴⁹ Artículo 2º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

³⁵⁰ *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

³⁵¹ Artículos 4º y 5º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

³⁵² Artículo 6º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2

³⁵³ Artículo 7º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2

voluntariamente en actos desfavorables al “Movimiento Nacional” o en pro del Frente Popular; el haber figurado como cargo directivo o con funciones análogas en partidos y asociaciones vinculadas al Frente Popular o en organizaciones de signo marxista y todas aquellas acciones u omisiones que hubieran llevado implícita una significación contraria al “Movimiento Nacional”³⁵⁴.

Además de las causas consideradas como sancionables, las normas también establecían una escala de sanciones que, como en el resto de compañías, podían ser propuestas al Consejo Directivo por parte de los instructores de los expedientes. Éstas oscilaban desde la más leve, la censura escrita, hasta la más grave, la separación del servicio, pasando por la de suspensión de empleo y sueldo, el traslado de lugar o de Servicio, el apercibimiento, la suspensión y la demora de ascensos por tiempo determinado y el descenso de categoría o sueldo³⁵⁵. Estas sanciones, según el reglamento para corrección y separación del personal, llevaban implícitas otras penas accesorias, además de que, con la excepción de la sanción de separación definitiva, el resto podían aplicarse de forma simultánea, si bien las normas establecían una serie de compatibilidades e incompatibilidades entre las mismas³⁵⁶.

No obstante, se especificaba a los instructores que para la aplicación de las sanciones previstas, debían de tenerse en cuenta toda una serie de agravantes o de atenuantes. Así, se consideraba como causa muy grave la participación del agente en asesinatos, robos, atentados u otros delitos. Para el examen de este tipo de actuaciones se indagaba acerca del grado de voluntariedad con el que actuó el agente, sea cual fuese el hecho imputado. Además, se procuraba esclarecer si la actuación a juzgar fue llevada a cabo de forma espontánea y libre, impulsada por su ideología o si, en cambio, lo hizo por miedo, obligación, necesidad o coacción. Los antecedentes sindicales y políticos del empleado antes del golpe de Estado de julio de 1936, su ideología y la participación de los mismos en las huelgas llevadas a cabo en la compañía fueron, como ya hemos anticipado al comienzo del texto, circunstancias muy tenidas en cuenta por los instructores de cada expediente. También se tenía en consideración el grado de cultura, la naturaleza del empleo, y la importancia del cargo del agente, ya que se entendía “que la responsabilidad de un obrero poco instruido, sería menor que la de un empleado; y la de un Jefe, mayor que la de un simple subordinado”. Los actos de indisciplina, los efectos de los daños materiales producidos durante la contienda o el perjuicio económico de los mismos para la compañía, así como la existencia o no de explicaciones o justificaciones admisibles fueron elementos que sirvieron como base argumental para la elaboración de cada uno de los dictámenes³⁵⁷.

Una vez aprobada la resolución del expediente, los juzgados publicaban el edicto sancionador en los cuadros de avisos de la residencia de cada trabajador expedientado. Dicho documento debía de estar publicado durante quince días y después debía de ser cumplimentado por el jefe de la dependencia y remitido al juzgado depurador. Desconocemos si este procedimiento fue algo habitual o si se estableció a partir de la renuncia de algunos trabajadores a recibir las cartas con la notificación de la sanción³⁵⁸.

La normativa específica para la organización de la depuración laboral en Norte sería ampliada a través de notas aclaratorias que la Jefatura de la Depuración fue cursando durante todo el último trimestre de 1939³⁵⁹. Entre estas últimas se encontraba el recordatorio que se hacía a los diferentes juzgados de la compañía para que no dejaran de poner en conocimiento

³⁵⁴ Artículo 8º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2

³⁵⁵ Artículo 9º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2

³⁵⁶ Para una mayor concreción al respecto véase Artículo 9º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

³⁵⁷ Artículo 9º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

³⁵⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. *Depuración de Agentes: Archivo de Antecedentes y Documentos de la Secretaría General*. Caja 209.

³⁵⁹ Esta documentación adicional se encuentra depositada en AHF, E/92/1.

cualquier indicio de delito que se detectara a partir de la instrucción de los expedientes de depuración al tratarse de una prescripción legal que no se podía eludir, obligando a las empresas a informar a las autoridades de cualquier acción realizada por un trabajador en contra del Movimiento Nacional, ya fuesen actos graves o leves³⁶⁰.

En líneas generales todas estas notas venían a resolver dudas que fueron surgiendo a partir de la puesta en marcha del proceso depurador, y a concretar la tramitación de los expedientes, una vez que éstos contaban ya con la propuesta de resolución emitida por cada juez instructor. Pero la indefinición de algunos aspectos retrasaría la labor de los juzgados depuradores. Así, todo lo relativo al procedimiento sancionador en Norte no comenzaría a funcionar de forma efectiva hasta la aprobación definitiva el 1 de diciembre de 1939 de una escala de sanciones. Hasta ese momento, siguiendo en principio lo preceptuado en el artículo 3º del Decreto de 1º de septiembre de 1939 se optó por seguir “normas análogas a las preceptuadas por la Ley de 10 de febrero de 1939 para la de los funcionarios civiles”³⁶¹. Pero al considerar que era necesario el establecimiento de “una norma igual y una unidad de criterio entre los diversos jueces instructores en cuanto a las sanciones a proponer” y al entender que “las sanciones establecidas para casos normales del servicio en el Reglamento General para la corrección del personal de la compañía, eran inadecuadas e insuficientes, teniendo en cuenta la especial naturaleza y circunstancias de lo que ahora se trata de enjuiciar”³⁶² se estableció una nueva escala de sanciones, que vino a ampliar la escala original de sanciones, de siete hasta doce. A finales de noviembre de 1939, Javier Marquina, como director de Norte, justificó ante los miembros del Consejo Directivo que dicha ampliación estaba “inspirada en la idea de evitar que por no existir otra pena de importancia adecuada, fuese necesario acudir a la más grave de la destitución”³⁶³. Entre las novedades de esta nueva escala de sanciones habría que destacar la inclusión de la jubilación forzosa, “para aquellos casos en los cuales, aún estando el agente en condiciones de proseguir su carrera activa, sin embargo se estima que por su actuación y antecedentes no conviene que siga en el servicio activo; consignándose que se acuerda como sanción, para diferenciarle de las demás jubilaciones normales, sin recurrir al estigma de la separación”. Otra de las nuevas sanciones sería la de la destitución o separación simple, sin pérdida de derechos pasivos. Por último, se estipuló la sanción de separación con pérdida de todos los derechos, incluida para aquellos casos conceptuados como graves, “en los cuales sus circunstancias constituyan base suficiente para defender más adelante la justicia de su imposición frente a posibles reclamaciones, desde un punto de vista estrictamente legalista”³⁶⁴. Así mismo se establecieron también sanciones accesorias complementarias y se contempló y decretó la simultaneidad y compatibilidad entre las sanciones³⁶⁵.

En definitiva, a finales de 1939 se ponía a punto toda una maquinaria burocrática para la depuración que seguiría siendo pulida por los directivos de la compañía hasta la asunción del procedimiento por parte de RENFE. En este celo es de reseñar el interés que Marquina puso en el desarrollo del mismo y en la repercusión que las sanciones decretadas podían generar en una parte de la plantilla. Así, con fecha 4 de enero de 1940 comunicó a todos los miembros del Consejo Directivo para la Depuración en Norte el mensaje que los jefes debían de transmitir a todo aquel trabajador que fuese readmitido con sanción en la compañía. El texto pretende justificar el porqué del procedimiento depurador y advertir a los trabajadores

³⁶⁰ Nota para los Juzgados depuradores de Norte emitida el 9 de noviembre de 1939 por el Jefe del Personal Delegado para la Depuración. AHF/E/92/1.

³⁶¹ AHF, E/92/1.

³⁶² AHF, E/92/1.

³⁶³ AHF, E/92/1.

³⁶⁴ AHF, E/92/1.

³⁶⁵ AHF, E/92/1.

readmitidos con sanción a qué consecuencias debían de atenerse si no cumplían con sus obligaciones y no mostraban un carácter proactivo en sus trabajos. Alude al cumplimiento de sus obligaciones como única herramienta para redimir su pasado y rehabilitarse, olvidando además cualquier odio o resentimiento por la situación que les había correspondido tras la imposición de las respectivas sanciones. Esta carta circular sería remitida finalmente a los agentes readmitidos con sanción con el objeto de que supieran a qué atenerse respecto a las normas de conducta que debían seguir para borrar su pasado. Aprobada la misiva, se remitió con fecha 10 de enero de 1940³⁶⁶. La carta firmada por Marquina dice así:

“En cumplimiento de un deber tan penoso como inexcusable, la Compañía se ha visto precisada a llevar a cabo la depuración de su personal impuesta por las graves circunstancias pasadas.

En tan delicada labor se ha puesto el mayor empeño en proceder ante todo con la máxima justicia posible en lo humano, procurando despojarse al juzgar, tanto de todo tratamiento de venganza y de odio, como de un peligroso espíritu de olvido prematuro y de benevolencia impunista.

Con tan sereno propósito, se ha orientado inicialmente esta difícil misión depuradora en el sentido de establecer como base dos principios fundamentales: uno, el de procurar dentro de lo posible y con un sentido humano, que las consecuencias económicas de las culpas y sanciones correspondientes al agente no vayan a herir, más allá de lo inevitable, a seres sin culpa, por el hecho de estar ligadas a él por un vínculo familiar; y otro, el reducir al límite preciso las decisiones irreparables para dejar en todo su amplio margen de posibilidades al principio cristiano de la redención.

En armonía con ambos principios, se ha procurado limitar las separaciones o destituciones a los casos justificadamente graves, sustituyéndolas para los demás con una escala graduada de sanciones que llevando en si la necesaria ejemplaridad, pueden ser aplicadas según los antecedentes y matices de cada caso, y las cuales, aún siendo graves y dolorosas en algunos casos, constituyen un mal menor, pues no privan al agente de sus medios de vida ni de la posibilidad de borrar con su conducta futura en el trabajo, sus anteriores errores y extravíos.

Ahora bien, la efectividad y consecución de tan humanitarios propósitos exige, de una parte un cambio fundamental y sincero en el ánimo y en la actitud del agente para rescatar con su actuación sucesiva la plenitud de su estímulo personal; y por otro lado, y correlativamente, una atención especial, vigilante y severa, por parte de los agentes sancionados, para comprobar la sinceridad y efectividad práctica de ese principio de la redención por el trabajo.

Por lo mismo que la compañía ha procurado inspirarse en tan humanitarias consideraciones dentro de los que la tragedia pasada ha hecho inexcusable, estima totalmente inadmisibles que al reintegrarse a su servicio, solicitándolo voluntariamente después de lo pasado, pueda nadie seguir manteniendo en su interior un sentimiento de odio, de despecho o de venganza o manifestando en su conducta una actitud pasiva, de entorpecimiento, de inhibición, o de daño para la compañía.

³⁶⁶ La nota indicando al Consejo Directivo la intención de remitir la carta se encuentra en AHF, E/92/1. En cambio, el modelo de carta se encuentra en CDMH. Archivo Ferroviario de la Depuración. *Depuración de personal. Correspondencia general*. Caja 262.

Se equivocará, pues, gravemente el que interpretando erróneamente el espíritu y las normas de esta depuración, suponga que subsiste abierta la posibilidad de actitudes equívocas, de resistencia encubierta o de sabotaje pasivo. Siguiendo el feliz atisbo del Caudillo, se ha querido dar a cada equivocado o extraviado, la posibilidad de ir ganando con su conducta futura en el trabajo su propia y particular amnistía; pero el que menospreciando esa posibilidad, no sepa o no quiera corresponder a ella, que no espere para lo futuro consideraciones ni benevolencias en la aplicación de las máximas sanciones.

Es, pues, a los Jefes, bajo su personal responsabilidad, a quienes incumbe ahora completar esta delicada labor dedicando su mayor atención al comportamiento de estos agentes sancionados, para ir formando de ellos día por día el concepto que merecen para su total rehabilitación o para su separación definitiva.

Con este fin estimo de interés que haga conocer el contenido de esta comunicación a todo agente a sus órdenes readmitido con sanción para que sepa a qué atenerse, y advierta que no hay más que un camino para borrar el pasado que es trabajar con ahínco y sin reservas, mirando al porvenir en interés y beneficio propio, de la Compañía, y de España misma, hoy más necesitada que nunca del esfuerzo y del sacrificio de todos por modesto que sea, cada cual en su peculiar esfera”.

Pero el celo de Marquina no quedaría ahí. Su interés por conocer el paradero y las actividades de aquellos trabajadores que, habiendo reingresado con sanciones, no se hubieran incorporado a sus nuevos destinos, le hizo entablar una correspondencia directa con el Capitán Jefe de la Compañía de la Guardia Civil de Investigaciones en empresas ferroviarias para solicitarle que indagaran y le informaran sobre los mismos, argumentando para ello razones de empresa. El texto es singular y es siempre el mismo para todos los casos. En las misivas se detallaban el nombre del trabajador/a, la categoría laboral, el destino anterior y el nuevo destino decretado por el Juzgado Depurador y dicen así:

“Por sus antecedentes y conducta en relación con el Glorioso Movimiento Nacional, se decretó el reingreso al servicio de la Compañía del Norte –con sanción de traslado forzoso de residencia- del categoría laboral del Servicio, residencia, nombre y apellidos, habiendo renunciado/habiendo abandonado (éste a) su destino desacatando el fallo de los Juzgados depuradores.

Como ello demuestra, primero, que no es capaz de incorporarse al Nuevo Estado borrando sus culpas y errores con el cumplimiento de la sanción, y, segundo, que le es fácil desenvolverse sin aquellos medios que formaban su patrimonio, convendría conocer cuáles son sus actividades, de qué recursos vive, qué relaciones sostiene y ejercer sobre él una activa vigilancia, pues ello interesa a la economía de la Empresa”³⁶⁷.

El procedimiento depurador llevado a cabo en Norte se vería prácticamente culminado con anterioridad a la asunción de competencias en el procedimiento depurador por parte del

³⁶⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte. Juzgados Depuradores. Jefatura. Informes enviados por esta Jefatura de Depuración a distintos organismos (Juzgados Militares, División Técnica, etc). “*Depuración de personal. Correspondencia general*” Caja 262.

Consejo de Administración de RENFE, transferido en virtud del artículo quinto del Decreto de 11 de julio de 1941 sobre organización y administración de RENFE³⁶⁸. De hecho, durante la fase de culminación del procedimiento, controlada por RENFE, sólo tuvieron que ser revisados 37 expedientes correspondientes a Norte³⁶⁹.

6.3. El balance cuantitativo de la Depuración en Norte, a través de la actividad desarrollada por sus juzgados depuradores.

Una vez presentado el contexto normativo que reguló el proceso de depuración en Norte, nos centraremos ahora en el balance cuantitativo resultante de todo este procedimiento jurisdiccional a partir del período en el que comenzaron su actividad los doce juzgados que se constituyeron en esta compañía. En este apartado no se reflejarán, por tanto, los datos alcanzados a nivel provincial a raíz de los procedimientos llevados a cabo por la Autoridad Militar, en cumplimiento de los decretos promulgados por el ejército sublevado en 1936 y que ya han sido tratados en el epígrafe 6.1.

Como ya hemos indicado en la introducción, dentro del epígrafe dedicado a las fuentes utilizadas, presentaremos los datos obtenidos a partir de la explotación de las fichas individuales que componen la base de datos nominal compilada a lo largo de este trabajo de investigación. Esa misma fuente ha sido empleada en el epígrafe 6.1 en el que hemos estudiado el alcance territorial de la depuración llevada a cabo por la autoridad militar franquista durante los años de guerra.

La distribución provincial de los expedientes abiertos por los juzgados depuradores vienen a mostrar cómo la acción de estos organismos se centró en el grueso del personal que no había sido objeto de atención por parte de la autoridad militar al no encontrarse en la denominada “Zona Nacional”. De ese grupo de provincias que se encontraban en territorio administrado por los sublevados desde los inicios de la contienda, sólo encontramos a Valladolid, con el 73,78% de expedientes instruidos durante el período de la depuración militar, con un número de instrucción de expedientes significativo, abiertos durante el período de actuación de los juzgados de la empresa.

Cuadro 6.7. Distribución provincial de los expedientes de depuración abiertos al personal de Norte, con distinción del órgano instructor

Provincias	Expedientes instruidos por los Juzgados de Norte	%	Expedientes instruidos por la Autoridad Militar	%	Total Expedientes
Madrid	5.290	93,23	384	6,77	5.674
Barcelona	4.125	96,88	133	3,12	4.258
Valladolid	1.096	26,22	3.084	73,78	4.180
Valencia	4.057	99,00	41	1,00	4.098
Asturias	2.103	76,42	649	23,58	2.752
León	543	22,74	1.845	77,26	2.388
Burgos	240	12,72	1.647	87,28	1.887
Guipúzcoa	1.505	87,81	209	12,19	1.714
Tarragona	1.501	95,54	70	4,46	1.571
Lleida	1.449	94,46	85	5,54	1.534
Zaragoza	171	11,96	1.259	88,04	1.430
Palencia	221	16,05	1.156	83,95	1.377

³⁶⁸ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 26 de julio de 1941.

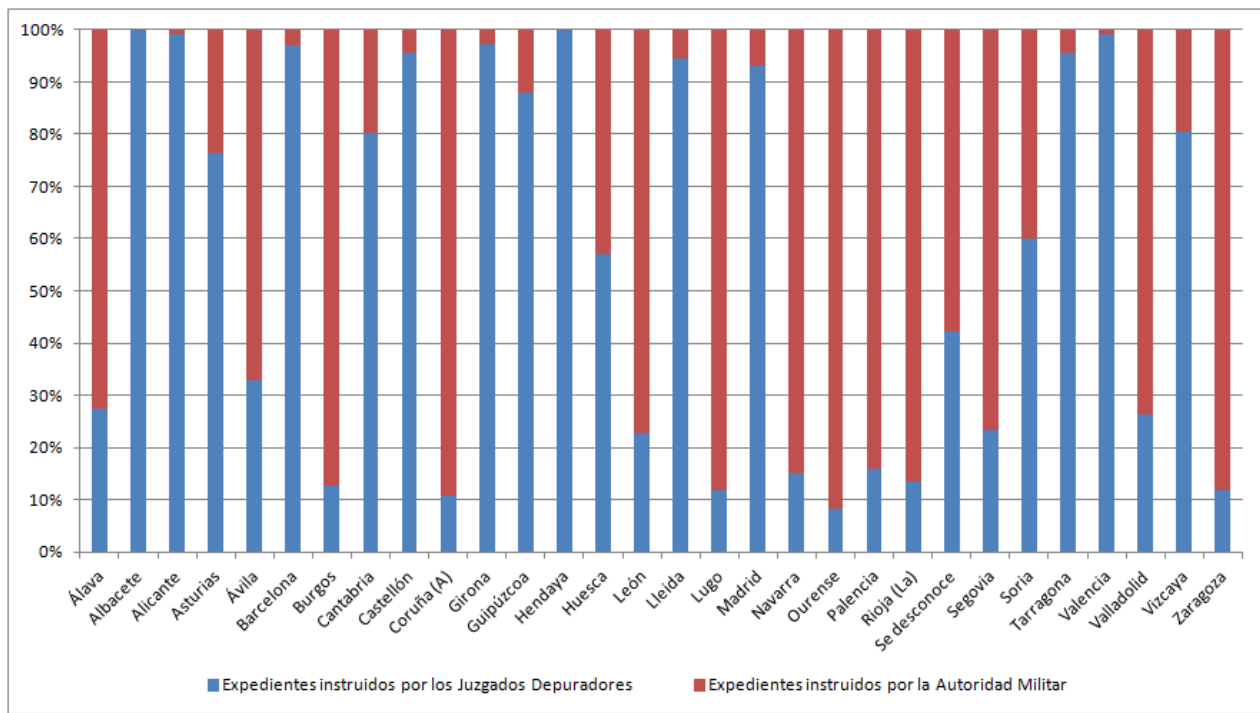
³⁶⁹ AHF E/92/1.

Provincias	Expedientes instruidos por los Juzgados de Norte	%	Expedientes instruidos por la Autoridad Militar	%	Total Expedientes
Navarra	188	15,02	1.064	84,98	1.252
Cantabria	1.003	80,18	248	19,82	1.251
Lugo	117	11,75	879	88,25	996
Huesca	438	56,88	332	43,12	770
Vizcaya	615	80,50	149	19,50	764
Castellón	685	95,67	31	4,33	716
Coruña (A)	61	10,66	511	89,34	572
Rioja (La)	74	13,41	478	86,59	552
Ávila	171	32,82	350	67,18	521
Segovia	91	23,27	300	76,73	391
Girona	328	97,33	9	2,67	337
Álava	91	27,33	242	72,67	333
Alicante	227	99,13	2	0,87	229
Ourense	8	8,25	89	91,75	97
Se desconoce	33	42,31	45	57,69	78
Albacete	11	100,00	0	0,00	11
Soria*	6	60,00	4	40,00	10
Hendaya	7	100,00	0	0,00	7
Total	26.455	63,37	15.295	36,63	41.750

*Con residencia en Torralba.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

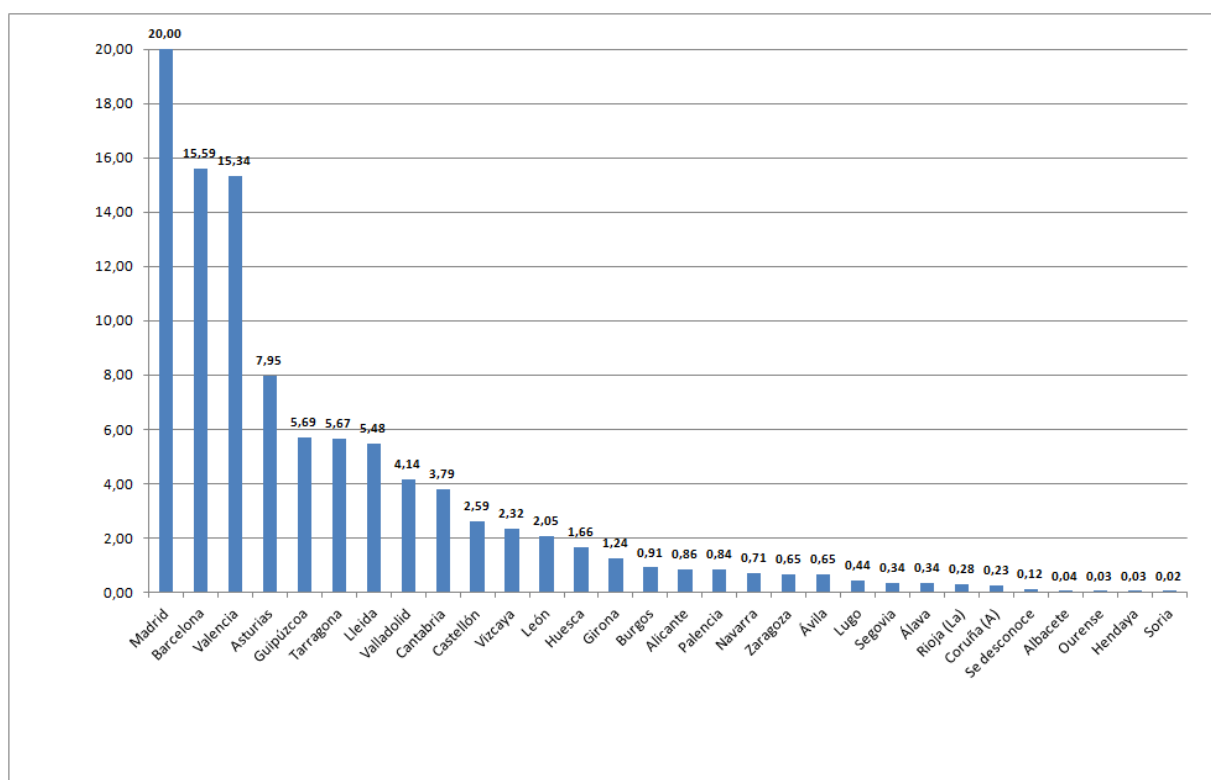
Gráfico 6.2. Distribución porcentual y provincial de los expedientes de depuración abiertos al personal de Norte, con distinción del organismo instructor



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

La actuación de los juzgados de Norte se centró, por tanto, en aquellas residencias en las que la autoridad militar, por la evolución adversa para sus intereses del teatro de operaciones de guerra, no había podido incoar apenas expedientes de depuración. Así las cosas, serán entonces las provincias, que durante la mayor parte del tiempo se mantuvieron en territorio republicano, las que concentrarán el máximo número de expedientes abiertos por los doce juzgados depuradores.

Gráfico 6.3. Distribución provincial de los expedientes de depuración abiertos al personal de Norte e instruidos por los doce juzgados constituidos en la empresa



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Así las cosas, serán las provincias de Madrid, Barcelona y Valencia las que concentren el 60,93% del total de expedientes instruidos, contrastando de esta manera con el 10,82% que sumaron entre las tres durante el período de instrucción llevado a cabo por los militares sublevados. En un segundo grupo se encontrarían las provincias de Asturias, Guipúzcoa, Tarragona y Lleida, concentrando entre las cuatro el 24,79%. Por debajo del cinco por ciento, pero en torno al cuatro se encontrarían las provincias de Valladolid y Cantabria, sumando entre ambas el 7,93%. Las tres primeras eran las principales ciudades del Estado y las que concentraban el mayor número de servicios de la compañía y, por ende, de trabajadores. En cambio, las seis restantes venían a coincidir con provincias que o bien se mantuvieron durante casi toda la contienda en territorio republicano o bien en donde el grado afiliación política y sindical era más bien relevante. Estos últimos motivos se darán en los casos de la región asturiana y de la provincia vasca de Guipúzcoa. Por su parte, las provincias catalanas de Tarragona y Lérida se encontrarían dentro del caso de aquellos territorios que resistieron más

tiempo al avance de los sublevados, mientras que las de Santander y Valladolid se encontrarían dentro del grupo de provincias en donde era muy relevante el peso específico de servicios como el de Material y Tracción, concentrando a un buen número de trabajadores con un porcentaje bastante relevante de afiliación a sindicatos y partidos políticos. Debemos recordar que la compañía contaba con dos talleres centrales, uno en Valladolid y el otro en Barcelona-San Andrés. En el caso de Santander, el depósito de locomotoras de Cajo, con 187 expedientes abiertos durante el período de actuación de los juzgados de Norte, sería la segunda residencia más afectada de la provincia, rebasada tan sólo por la propia capital, Santander, con 357.

Pero el orden mencionado se altera en parte al dividir el número de expedientes tramitados en cada provincia por los juzgados depuradores de Norte entre los kilómetros de vía provinciales explotados y calcular así el coeficiente resultante.

Cuadro 6.8. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes instruidos/Kilómetros de vía provinciales” por los juzgados depuradores de Norte

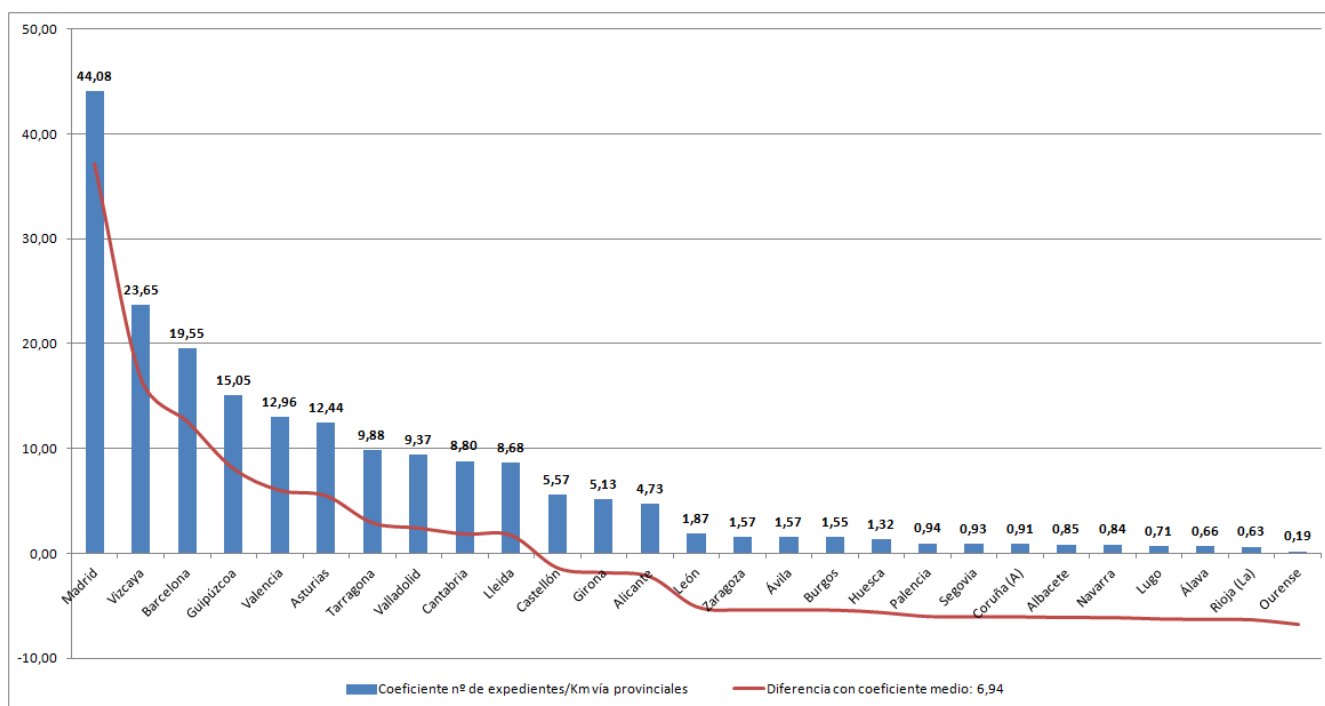
Provincias	Expedientes instruidos por los Juzgados de Norte	Km de vía explotada a nivel provincial	Coeficiente Exp/Km de vía explotada a nivel provincial
Madrid	5.290	120	44,08
Vizcaya	615	26	23,65
Barcelona	4.125	211	19,55
Guipúzcoa	1.505	100	15,05
Valencia	4.057	313	12,96
Asturias	2.103	169	12,44
Tarragona	1.501	152	9,88
Valladolid	1.096	117	9,37
Cantabria	1.003	114	8,80
Lleida	1.449	167	8,68
Castellón	685	123	5,57
Girona	328	64	5,13
Alicante	227	48	4,73
León	543	290	1,87
Zaragoza	171	109	1,57
Ávila	171	109	1,57
Burgos	240	155	1,55
Huesca	438	331	1,32
Palencia	221	234	0,94
Segovia	91	98	0,93
Coruña (A)	61	67	0,91
Albacete	11	13	0,85
Navarra	188	223	0,84
Lugo	117	164	0,71
Álava	91	138	0,66
Rioja (La)	74	117	0,63
Ourense	8	42	0,19
Hendaya	7	0	0
Se desconoce	33	0	0
Soria	6	0	0
Total	26.455	3.814	6,94

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Con la obtención de este nuevo parámetro podemos apreciar como Madrid seguiría encabezando ese listado de provincias y cómo Vizcaya, con tan solo 26 kilómetros de vía en explotación y 615 expedientes, se incorporaría como la segunda provincia con mayor impacto relativo de todo el conjunto de la red de Norte, por encima incluso de Barcelona que ocuparía el tercer lugar y de Valencia que pasaría al quinto.

Con este panorama global podemos afirmar que, en términos relativos, la depuración, durante el período desarrollado por la propia Compañía del Norte, tendría importantes consecuencias sobre el personal de la misma residente en las provincias de la cornisa cantábrica, en las principales ciudades del Estado, en las provincias catalanas y, por supuesto en Valladolid. En cambio, en el resto de las provincias castellanas, aragonesas y gallegas el impacto fue menor tanto en términos absolutos como relativos.

Gráfico 6.4. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes instruidos/Kilómetros de vía provinciales” por los juzgados depuradores de Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

A continuación, en el siguiente cuadro, se presenta la distribución provincial del número de trabajadores con expediente abierto por los juzgados depuradores de Norte en cada una de las categorías identificadas a lo largo de este procedimiento (separación definitiva, reingresados con y sin sanción). A través del mismo se puede apreciar con claridad el efecto tanto de los juzgados depuradores como el que desarrollarían los militares sublevados en aquellas provincias situadas en la denominada “Zona Nacional” durante el período bélico. De no conocerse con detalle el resultado de la fase depuradora llevada a cabo durante la contienda civil por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, la observación del cuadro siguiente podría dar lugar a conclusiones erróneas. En dichas provincias el número de total de empleados expedientados por los juzgados fue bastante inferior al registrado en aquellas otras

situadas en territorio republicano. Como decíamos en anteriores epígrafes, se podría decir que, a la altura del inicio del procedimiento en octubre de 1939, la depuración se encontraba prácticamente liquidada en las provincias que se adhirieron a la causa sublevada. Por ello, durante esta fase de la depuración acometida por los juzgados depuradores de Norte, la incidencia de las sanciones en estas provincias, tanto las que se decretaron con la separación definitiva como las que se impusieron con carácter temporal, fue bastante más acusada en valores relativos, superando en muchos casos los valores medios registrados a nivel nacional.

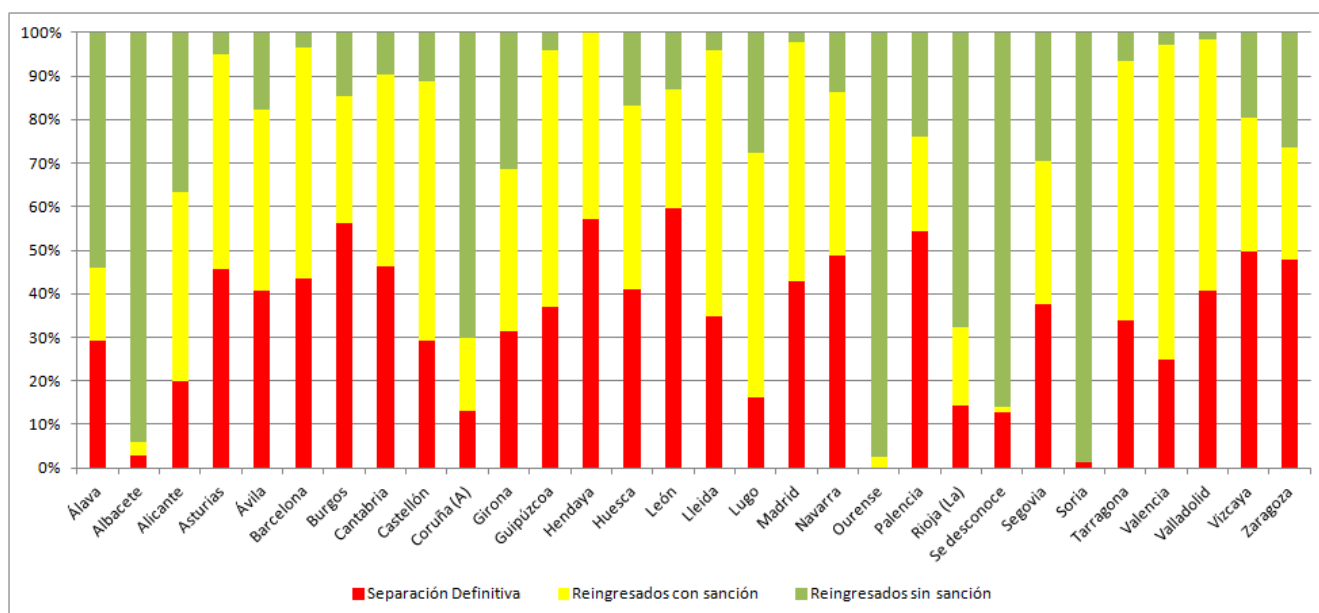
Cuadro 6.9. Distribución provincial, por casuísticas, de los trabajadores expedientados por los Juzgados Depuradores de Norte

Provincias	SD	%	RCS	%	RSS	%	Total
Álava	28	30,77	16	17,58	47	51,65	91
Albacete	2	18,18	2	18,18	7	63,64	11
Alicante	31	13,66	67	29,52	129	56,83	227
Asturias	482	22,92	523	24,87	1.098	52,21	2.103
Ávila	62	36,26	63	36,84	46	26,90	171
Barcelona	745	18,06	911	22,08	2.469	59,85	4.125
Burgos	112	46,67	58	24,17	70	29,17	240
Cantabria	249	24,83	238	23,73	516	51,45	1.003
Castellón	121	17,66	245	35,77	319	46,57	685
Coruña (A)	11	18,03	14	22,95	36	59,02	61
Girona	60	18,29	71	21,65	197	60,06	328
Guipúzcoa	351	23,32	557	37,01	597	39,67	1.505
Hendaya	4	57,14	3	42,86	0	0,00	7
Huesca	115	26,26	118	26,94	205	46,80	438
León	205	37,75	93	17,13	245	45,12	543
Lleida	321	22,15	562	38,79	566	39,06	1.449
Lugo	18	15,38	63	53,85	36	30,77	117
Madrid	1.037	19,60	1.329	25,12	2.924	55,27	5.290
Navarra	82	43,62	63	33,51	43	22,87	188
Ourense	0	0,00	2	25,00	6	75,00	8
Palencia	93	42,08	37	16,74	91	41,18	221
Rioja (La)	13	17,57	16	21,62	45	60,81	74
Se desconoce	10	30,30	1	3,03	22	66,67	33
Segovia	35	38,46	31	34,07	25	27,47	91
Soria	1	16,67	0	0,00	5	83,33	6
Tarragona	265	17,65	466	31,05	770	51,30	1.501
Valencia	460	11,34	1.341	33,05	2.256	55,61	4.057
Valladolid	387	35,31	547	49,91	162	14,78	1.096
Vizcaya	152	24,72	94	15,28	369	60,00	615
Zaragoza	69	40,35	37	21,64	65	38,01	171
Total	5.521	20,87	7.568	28,61	13.366	50,52	26.455

Abreviaturas: SD: expedientes con resultado de Separación Definitiva; RCS: expedientes con resultado de Reingreso con Sanción; RSS: expedientes con resultado de Reingreso sin Sanción.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Gráfico 6.5. Distribución porcentual, a nivel provincial, de las casuísticas identificadas durante el procedimiento depurador emprendido por los doce juzgados de Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Como podemos observar en el siguiente cuadro, la mayoría de los trabajadores expedientados fueron de género masculino. El reparto de las casuísticas entre ambos sexos fue, con ligeras diferencias, similar para los casos de los sancionados, bien con la separación definitiva bien con cualquier otra sanción inferior que no impidiera su readmisión. En cambio, dentro del grupo de empleados readmitidos sin sanción se constata cómo el porcentaje de trabajadoras se incrementará con relación a las anteriores casuísticas hasta superar el ocho por ciento. La distribución entre géneros obedece, sin duda, al papel desempeñado por la mujer en el conjunto de la empresa ferroviaria, el cual se encontraba relegado al desempeño de puestos de inferior categoría y de escasa remuneración, como era el oficio de guardabarreras.

Cuadro 6.10. Distribución de los trabajadores expedientados por los juzgados depuradores de Norte por casuísticas y género

Casuística tipo	Mujeres	%	Hombres	%	Total	%
Separación Definitiva	145	2,63	5.376	97,37	5.521	100
Readmitidos con sanción	261	3,45	7.307	96,55	7.568	100
Readmitidos sin sanción	1.092	8,17	12.274	91,83	13.366	100
Total	1.498	5,66	24.957	94,34	26.455	100

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Si analizamos a qué servicios pertenecían los ferroviarios de Norte a los que se les abrió expediente durante el período de actuación de los juzgados depuradores, encontraremos que, en mayor medida, serían, en este orden, los del Servicio de Explotación, seguidos de los trabajadores vinculados al de Material y Tracción y Vía y Obras. Estos tres servicios

comprendían más del noventa por ciento de la plantilla de la compañía. En el siguiente cuadro se muestra la mencionada distribución por servicios.

Cuadro 6.11. Distribución por servicios de los trabajadores expedientados por los Juzgados Depuradores de Norte

SERVICIO	SD	%	RCS	%	RSS	%
Acopios	9	0,16	59	0,78	103	0,77
Almacenes	5	0,09	6	0,08	1	0,01
Combustible	1	0,02	-	-	-	-
Comercial	25	0,45	37	0,49	123	0,92
Consejo	4	0,07	1	0,01	4	0,03
Contabilidad	22	0,40	28	0,37	133	1,00
Contencioso	3	0,05	1	0,01	17	0,13
Coordinación	3	0,05	2	0,03	11	0,08
Dirección	13	0,24	14	0,18	77	0,58
Economato	40	0,72	16	0,21	6	0,04
Eléctrico	61	1,10	73	0,96	117	0,88
Explotación	2.440	44,19	3.143	41,53	5.235	39,17
Intervención	129	2,34	171	2,26	520	3,89
Material y Tracción	1.757	31,82	2.758	36,44	3.366	25,18
Minas	17	0,31	-	-	-	-
Personal y Asistencia Social	1	0,02	1	0,01	20	0,15
Reclamaciones	18	0,33	29	0,38	118	0,88
Sanitario	31	0,56	18	0,24	177	1,32
Secretaría y Estudios	6	0,11	18	0,24	20	0,15
Vía y Obras	922	16,70	1.193	15,76	3.314	24,79
Se desconoce	14	0,25	-	-	4	0,03
Total	5.521	100,00	7.568	100,00	13.366	100,00

Abreviaturas: SD: expedientes con resultado de Separación Definitiva; RCS: expedientes con resultado de Reingreso con Sanción; RSS: expedientes con resultado de Reingreso sin Sanción.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

La observación pormenorizada de cada tipología identificada nos permite conocer cómo se distribuyeron cada uno de los grupos a nivel territorial. En el caso de la máxima sanción, la separación definitiva, en torno al cincuenta por ciento de los afectados por la misma en Norte se encontraban destinados en las provincias de Madrid, Barcelona, Asturias y Valencia, comprendiendo entre los cuatro el 49,33% del total de la red. De las cuatro provincias, tres de ellas (Madrid, Barcelona y Valencia) serían, como ya hemos indicado en epígrafes anteriores, las que concentraron el mayor número de empleados de la compañía y las que pudieron mantener durante más tiempo su fidelidad al gobierno republicano. Asturias, en cambio, aunque sucumbió a los sublevados mucho antes que las anteriores, contaba con un importante sustrato ideológico de izquierdas entre su población, que se manifestó claramente en los sucesos de octubre de 1934. Un segundo grupo, hasta el 37,14%, lo conformaron trabajadores residentes en provincias que o bien permanecieron hasta casi la finalización del conflicto en territorio republicano, como fueron las provincias catalanas de Lleida y Tarragona y parte de la de Castellón, o bien en provincias situadas en el frente del Norte, que durante el año 1937 sucumbió al avance sublevado (siendo estos los casos de Vizcaya y Cantabria) o en donde el

golpe triunfó desde los primeros momentos (Valladolid, León y Guipúzcoa). El resto de las sanciones máximas se repartieron entre las provincias castellanas, gallegas, aragonesas, así como en Alicante y Girona, que, aunque formaron parte del mapa republicano hasta el último año de contienda, su corto censo de empleados hizo que, tanto en términos absolutos como relativos, la incidencia de la sanción máxima fuera menor que en otros territorios.

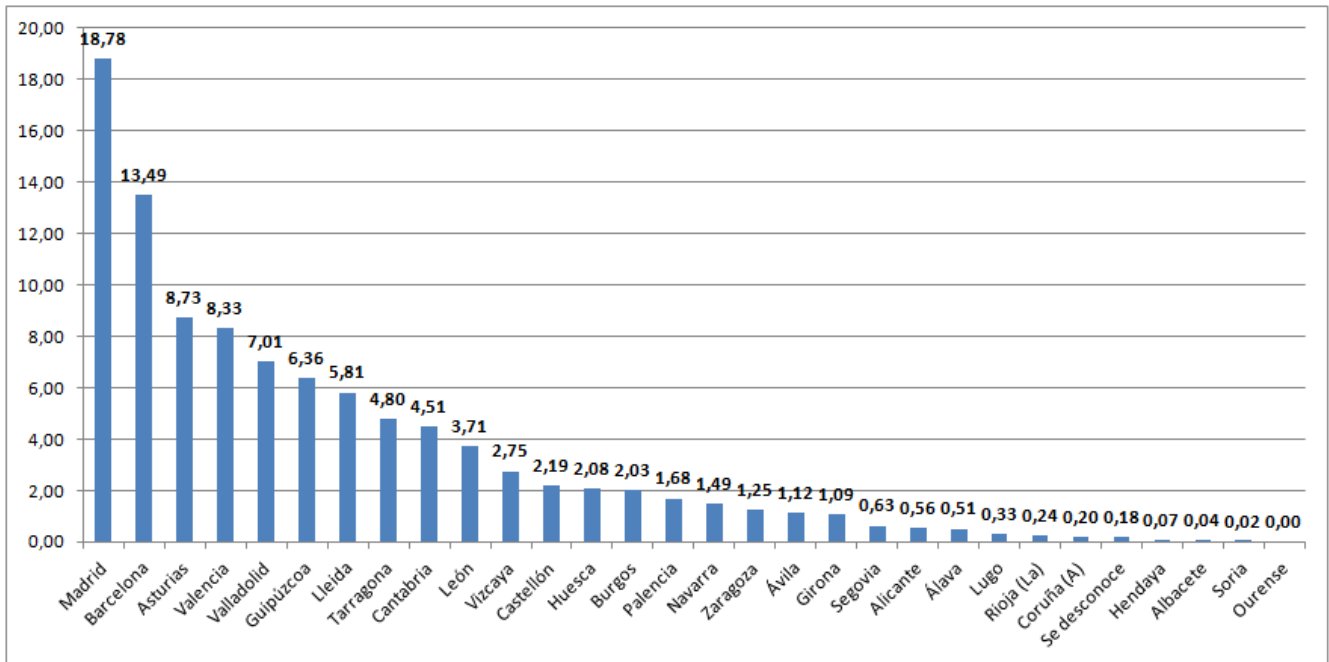
Cuadro 6.12. Distribución provincial de los trabajadores expedientados con la Separación Definitiva por los Juzgados Depuradores de Norte

Provincias	Expedientes de Separación definitiva instruidos por los Juzgados de Norte	%	Km de vía explotada a nivel provincial	Coefficiente Exp SD/Km de vía explotada a nivel provincial
Álava	28	0,51	138	0,20
Albacete	2	0,04	13	0,15
Alicante	31	0,56	48	0,65
Asturias	482	8,73	169	2,85
Ávila	62	1,12	109	0,57
Barcelona	745	13,49	211	3,53
Burgos	112	2,03	155	0,72
Cantabria	249	4,51	114	2,18
Castellón	121	2,19	123	0,98
Coruña (A)	11	0,20	67	0,16
Girona	60	1,09	64	0,94
Guipúzcoa	351	6,36	100	3,51
Hendaya	4	0,07	0	0,00
Huesca	115	2,08	331	0,35
León	205	3,71	290	0,71
Lleida	321	5,81	167	1,92
Lugo	18	0,33	164	0,11
Madrid	1.037	18,78	120	8,64
Navarra	82	1,49	223	0,37
Ourense	0	0,00	42	0,00
Palencia	93	1,68	234	0,40
Rioja (La)	13	0,24	117	0,11
Se desconoce	10	0,18	0	0,00
Segovia	35	0,63	98	0,36
Soria*	1	0,02	0	0,00
Tarragona	265	4,80	152	1,74
Valencia	460	8,33	313	1,47
Valladolid	387	7,01	117	3,31
Vizcaya	152	2,75	26	5,85
Zaragoza	69	1,25	109	0,63
Total	5.521	100,00	3.814	1,45

*Con residencia en Torralba.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

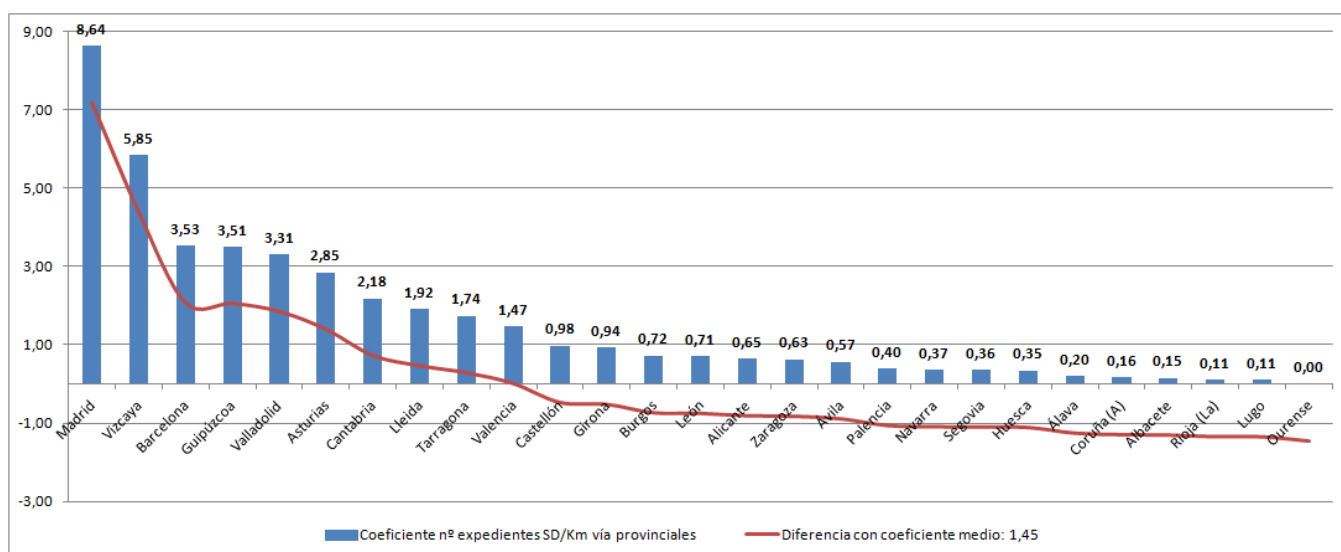
Gráfico 6.6. Distribución provincial de las sanciones de Separación Definitiva instruidas por los juzgados depuradores de Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

El cálculo del coeficiente resultante de dividir el número de expedientes por los kilómetros de vía explotados en cada provincia viene a matizar el impacto relativo de la imposición de esta sanción en las diferentes dotaciones de personal. De esta manera observamos cómo la distribución anteriormente descrita en términos absolutos se modifica al introducir el parámetro de kilómetros de red provincial. El caso más llamativo será el de Vizcaya en donde la exigua red ferroviaria de Norte que discurría por dicho territorio, sólo 26 kilómetros, generará un coeficiente relevante que le situará por debajo de la provincia de Madrid. Muy cercano al caso de Vizcaya se encontrará el de Guipúzcoa, aunque en este caso su red, con 100 kilómetros en explotación, será el cuádruple que la de Vizcaya. La provincia de Valencia amortiguará el número de sancionados con la extensión de su red en explotación al resultar, como podemos apreciar en el siguiente cuadro, un coeficiente muy similar a la media para el conjunto de la red. De las 27 provincias sólo 10 de ellas se situarían por encima del coeficiente medio.

Gráfico 6.7. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes de Separación Definitiva instruidos/Kilómetros de vía provinciales” durante el período de actuación de los juzgados depuradores de Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Los datos cuantitativos hasta ahora aportados no permiten conocer las circunstancias que rodeaban al personal de Norte que llegó a ser separado definitivamente del servicio. Para ello es preciso acudir a otras fuentes de información, como la que elaboró a finales de 1944 el Servicio de Personal y de Asistencia Social con motivo de la elaboración, aprobación y posterior publicación de la Reglamentación del Trabajo en RENFE³⁷⁰. Los datos contenidos en el documento nos permiten adentrarnos, no sin ciertas reservas (principalmente por el hecho de no coincidir plenamente en las cifras finales), en esta casuística. En el caso de Norte, de un total de 4.691 nombres que aparecen en la relación, de los que 4.575 eran hombres y 116 eran mujeres, más de la mitad, concretamente 2.626 (el 55,98%), presentaban alguna de las circunstancias que se citan a continuación y que cuantificamos en términos absolutos y relativos con respecto al total general de antiguos empleados que aparecen en el listado correspondiente.

Cuadro 6.13. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados Norte que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos

Total General Norte	Condenados a penas de cárcel	Desaparecidos	Fallecidos	Huidos al extranjero	Dimisionarios
4.691	924	865	416	351	70
Porcentaje	19,70	18,44	8,87	7,48	1,49

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

³⁷⁰ Orden de 29 de diciembre de 1944, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* el domingo 14 de enero de 1945: Fascículo único.

Como se puede observar, eran prácticamente nulas las posibilidades para el reingreso de más de la mitad de los ferroviarios de Norte que habían sido separados definitivamente del servicio. Aparte del número de ferroviarios que habían fallecido, no es nada desdeñable que en torno al veinte por ciento de los ferroviarios de Norte separados definitivamente del Servicio lo fueran al recaer sobre ellos alguna pena de cárcel impuesta por los tribunales militares. Como se puede observar en el siguiente cuadro, en torno al millar de los ferroviarios de Norte que habían sido separados del servicio (el 19,51%), lo había sido por el cumplimiento de condenas de cárcel. Las condenas más usuales, por orden numérico, fueron las de treinta, doce, seis y veinte años de prisión. 77 de ellas fueron penas de muerte, de las cuales la fuente llega a indicar que 11 fueron finalmente aplicadas. A estos hay que sumar los que habían huido al extranjero, principalmente a Francia, (el 7,48%), los que tenían la condición de desaparecidos (el 18,44%), aquellos otros que habían fallecido (el 8,87%) y el 1,49% que dimitieron del puesto de trabajo.

Cuadro 6.14. Distribución de las condenas de prisión impuestas a los empleados de Norte sancionados con la Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos

Tipo de condena	Número de empleados condenados	Porcentaje respecto al total de empleados con la Separación Definitiva del Servicio
Tres meses de prisión	1	0,02
Seis meses de prisión	5	0,11
Ocho meses de prisión	2	0,04
Un año de prisión	13	0,28
Dos años de prisión	3	0,06
Tres años de prisión	10	0,21
Cuatro años de prisión	2	0,04
Seis años de prisión	76	1,62
Ocho años de prisión	6	0,13
Nueve años de prisión	6	0,13
Diez años de prisión	2	0,04
Doce años de prisión	152	3,24
Catorce años de prisión	7	0,15
Quince años de prisión	48	1,02
Veinte años de prisión	62	1,32
Treinta años de prisión	171	3,65
Libertad condicional	2	0,04
Cadena perpetua	19	0,41
Se desconoce	240	5,12
Pena de muerte	77	1,64
Ejecutados	11	0,23
Totales	915	19,51

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

A pesar de estas circunstancias, la mayoría de estos antiguos trabajadores se encontraban a mediados de la década de 1940 en una franja de edad óptima para su reincorporación a la empresa pública RENFE, concretamente entre los 40 y los 49 años, según se comprueba a través del siguiente cuadro.

Cuadro 6.15. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados Norte que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio

Total General Norte	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	Se desconoce
4.691	1	420	1.903	1.480	431	42	414
Porcentaje	0,02	8,95	40,57	31,55	9,19	0,90	8,83

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF E-156-002.

La mayoría de estos antiguos trabajadores contaban con más de diez años de antigüedad en la compañía, siendo durante la década de los años veinte en la ingresaron la mayoría de los empleados que finalmente acabaron con la máxima sanción a consecuencia del procedimiento depurador llevado a cabo en Norte, según se desprende del siguiente cuadro.

Cuadro 6.16. Décadas en las que ingresaron los antiguos empleados Norte que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio

Total General Norte	Finales de siglo XIX	1900-1909	1910-1919	1920-1929	1930-1939	Se desconoce
4.691	17	141	1.058	2.375	596	504
Porcentaje	0,36	3,01	22,55	50,63	12,71	10,74

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

La distribución de los expedientes de reingreso con sanción presentará una semejanza con la casuística representada por los expedientes de separación definitiva. De nuevo reaparecerán aquí las mismas características anteriormente apuntadas. El número de empleados, la residencia de los mismos en uno u otro territorio durante la guerra serán factores decisivos para que los juzgados depuradores o bien encuentren antecedentes a favor de su encausamiento o bien les libran de ellos por su filiación y por los avales aportados, aunque aquellos expedientados con residencia en “Zona Nacional” que no fueron depurados por la autoridad militar, lo serán ahora sin remedio, siendo el caso más representativo el de la provincia de Valladolid. Las provincias de Valencia, Madrid y Barcelona concentrarán a 3.581 empleados expedientados con algún tipo de sanción, lo que equivaldría al 47,32% del total.

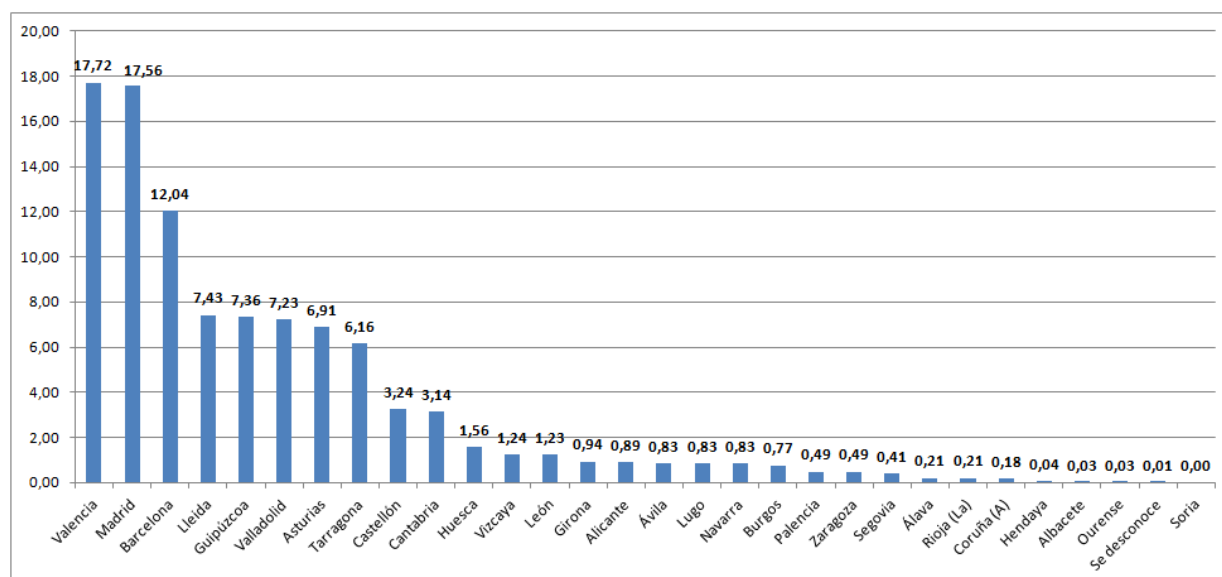
Cuadro 6.17. Distribución provincial de los trabajadores con expediente de Reingreso con Sanción por los Juzgados Depuradores de Norte

Provincias	Expedientes de Reingresados con Sanción instruidos por los Juzgados de Norte	%	Km de vía explotada a nivel provincial	Coefficiente Exp RCS/Km de vía explotada a nivel provincial
Álava	16	0,21	138	0,12
Albacete	2	0,03	13	0,15
Alicante	67	0,89	48	1,40
Asturias	523	6,91	169	3,09
Ávila	63	0,83	109	0,58
Barcelona	911	12,04	211	4,32
Burgos	58	0,77	155	0,37
Cantabria	238	3,14	114	2,09
Castellón	245	3,24	123	1,99
Coruña (A)	14	0,18	67	0,21
Girona	71	0,94	64	1,11
Guipúzcoa	557	7,36	100	5,57
Hendaya	3	0,04	0	0,00
Huesca	118	1,56	331	0,36
León	93	1,23	290	0,32
Lleida	562	7,43	167	3,37
Lugo	63	0,83	164	0,38
Madrid	1.329	17,56	120	11,08
Navarra	63	0,83	223	0,28
Ourense	2	0,03	42	0,05
Palencia	37	0,49	234	0,16
Rioja (La)	16	0,21	117	0,14
Se desconoce	1	0,01	0	0,00
Segovia	31	0,41	98	0,32
Soria*	0	0,00	0	0,00
Tarragona	466	6,16	152	3,07
Valencia	1.341	17,72	313	4,28
Valladolid	547	7,23	117	4,68
Vizcaya	94	1,24	26	3,62
Zaragoza	37	0,49	109	0,34
Total	7.568	100,00	3.814	1,98

*Con residencia en Torralba.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

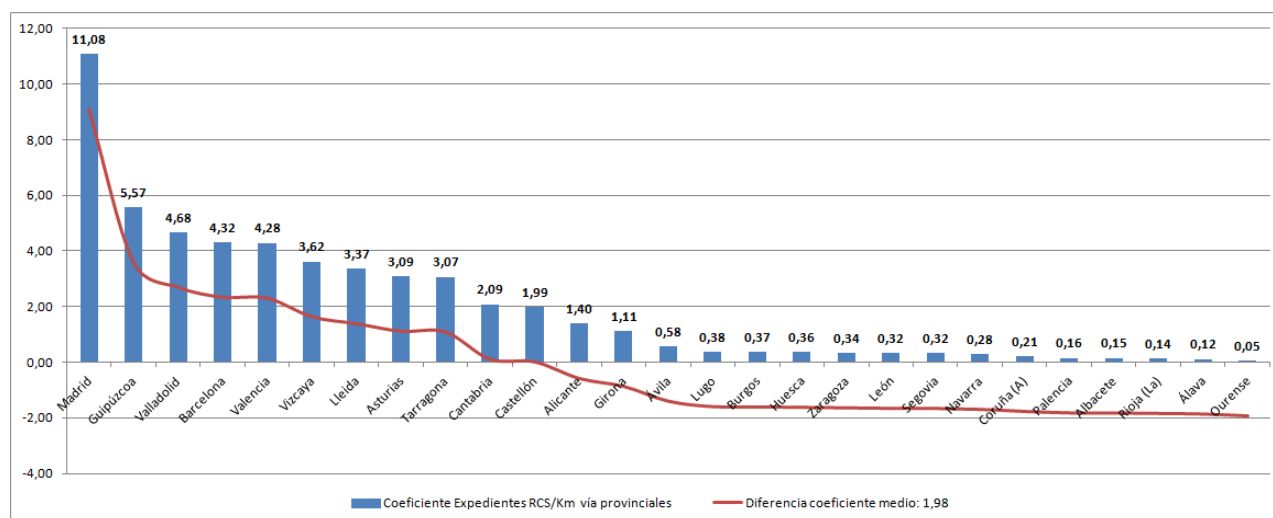
Gráfico 6.8. Distribución provincial de los expedientes de reingreso con sanción instruidos por los juzgados depuradores de Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

El coeficiente resultante para esta categoría muestra con claridad a aquellas provincias en donde el sustrato ideológico de izquierdas se encontraba más latente entre el personal con expediente abierto por la compañía. Guipúzcoa y Vizcaya, con una densidad de agentes/km de vía provincial mucho más acusada que en el resto, así como las provincias con mayor dotación de agentes (Madrid, Barcelona y Valencia) y las ciudades de Valladolid y la región asturiana, con fuerte presencia obrera en ambas, así como las provincias de Lleida y Tarragona que hasta el último año de guerra se encontraron administradas por la República. De las 27 provincias, sólo 11 de ellas se situarían por encima del coeficiente medio.

Gráfico 6.9. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes de Reingresos con Sanción instruidos/Kilómetros de vía provinciales” durante el período de actuación de los juzgados depuradores de Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Podemos también apuntar el impacto que tuvieron las sanciones sobre el conjunto de ferroviarios readmitidos, cuantificándolas a través de sus tipologías generales. Teniendo en cuenta el hecho de que la mayoría de las sanciones eran compatibles y que un expedientado podía acumular más de una sanción de forma simultánea, una vez realizados los cálculos de sanciones impuestas al grupo de trabajadores reingresados con sanción resultaría que a cada uno de estos empleados de Norte le vendría a corresponder 1,75 sanciones. Según se observa en el siguiente cuadro, serían las inhabilitaciones y los traslados de residencia las sanciones que en mayor medida se impusieron.

Cuadro 6.18. Principales sanciones impuestas a los trabajadores readmitidos con sanción en Norte (1939-1943)

Sanciones tipo	Número de sanciones	% Reingresados con sanción
Censura escrita	2.173	16,41
Traslados de residencia	4.232	31,96
Traslados de servicio	209	1,58
Descensos de categoría	550	4,15
Inhabilitaciones	4.784	36,12
Postergaciones ascensos	1.295	9,78
Total	13.243	1,75 (Media de sanciones impuestas)

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Los reingresos sin sanción, decretados durante el período de actividad de los juzgados depuradores, se concentraron, en un porcentaje bastante representativo, en las provincias que más tiempo permanecieron en territorio administrado por la República. Como ya hemos indicado, la mayor parte de los reingresos sin sanción que se dieron en la “Zona Nacional” fueron decretados por la autoridad militar, por lo que prácticamente se hallaba concluida la depuración en aquellas provincias en donde los sublevados venían gobernando desde los comienzos de la contienda. Tan sólo quedaba concluir el procedimiento para aquellos trabajadores que se desplazaron de zona nacional a zona republicana. Ese es el motivo por el que encontramos unas diferencias cuantitativas tan ostensibles entre ambas zonas. Madrid, Barcelona y Valencia concentrarán, por tanto, el mayor número de reingresos sin sanción, alcanzando entre las tres el 57,23% del total. Por detrás se situarían las provincias situadas en la cornisa cantábrica (Asturias, Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa), además del resto de provincias catalanas y Castellón, mientras que en el furgón de cola se situarán las provincias situadas en zona nacional, con la salvedad realizada en el párrafo anterior.

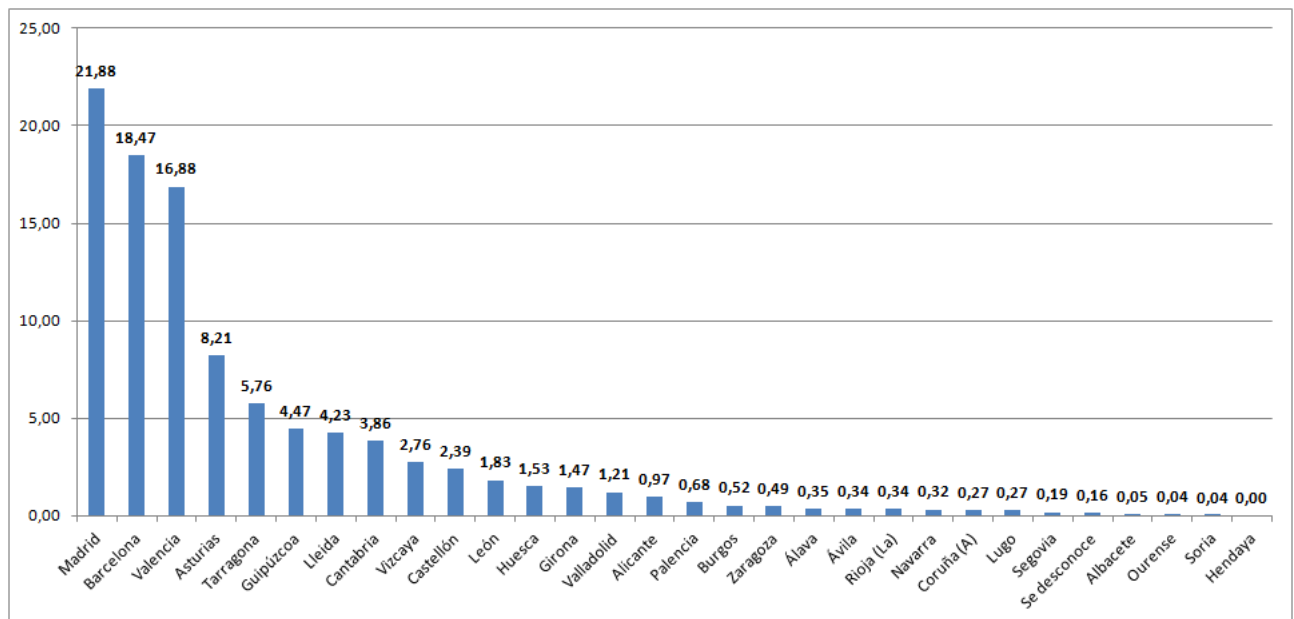
Cuadro 6.19. Distribución provincial de los trabajadores con expediente de Reingreso sin Sanción por los Juzgados Depuradores de Norte

Provincias	Expedientes de Reingresados sin Sanción instruidos por los Juzgados de Norte	%	Km de vía explotada a nivel provincial	Coefficiente Exp RSS/Km de vía explotada a nivel provincial
Álava	47	0,35	138	0,34
Albacete	7	0,05	13	0,54
Alicante	129	0,97	48	2,69
Asturias	1.098	8,21	169	6,50
Ávila	46	0,34	109	0,42
Barcelona	2.469	18,47	211	11,70
Burgos	70	0,52	155	0,45
Cantabria	516	3,86	114	4,53
Castellón	319	2,39	123	2,59
Coruña (A)	36	0,27	67	0,54
Girona	197	1,47	64	3,08
Guipúzcoa	597	4,47	100	5,97
Hendaya	0	0,00	0	0,00
Huesca	205	1,53	331	0,62
León	245	1,83	290	0,84
Lleida	566	4,23	167	3,39
Lugo	36	0,27	164	0,22
Madrid	2.924	21,88	120	24,37
Navarra	43	0,32	223	0,19
Ourense	6	0,04	42	0,14
Palencia	91	0,68	234	0,39
Rioja (La)	45	0,34	117	0,38
Se desconoce	22	0,16	0	0,00
Segovia	25	0,19	98	0,26
Soria*	5	0,04	0	0,00
Tarragona	770	5,76	152	5,07
Valencia	2.256	16,88	313	7,21
Valladolid	162	1,21	117	1,38
Vizcaya	369	2,76	26	14,19
Zaragoza	65	0,49	109	0,60
Total	13.366	100,00	3.814	3,50

*Con residencia en Torralba.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

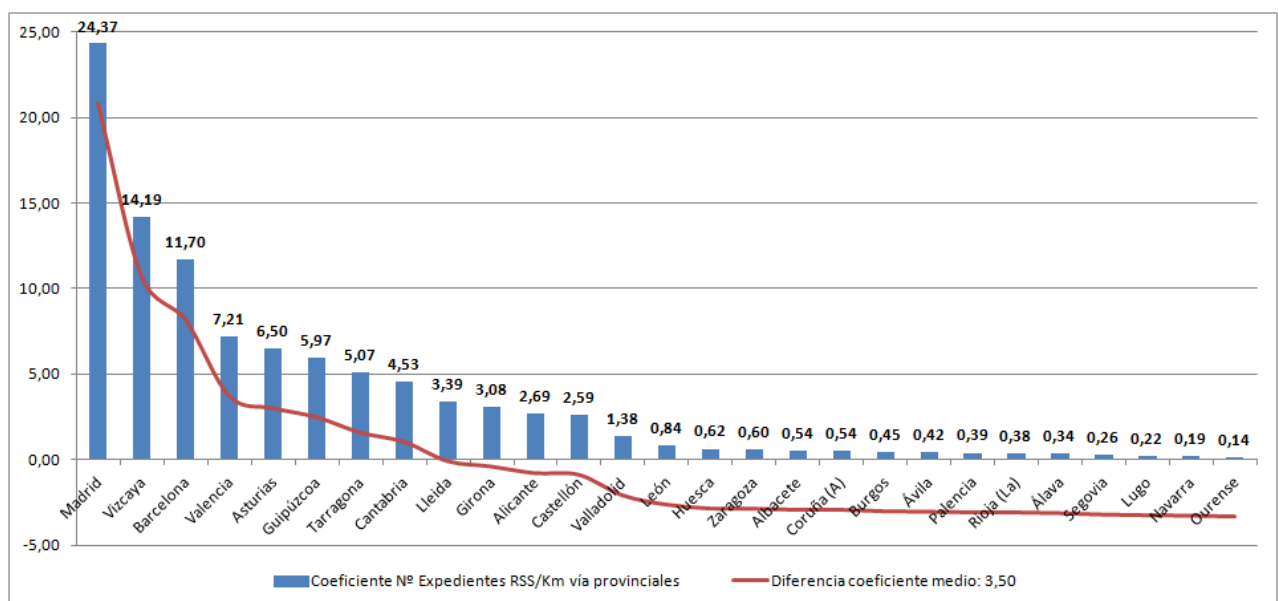
Gráfico 6.10. Distribución provincial de los expedientes de reingreso sin sanción instruidos por los juzgados depuradores de Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de la depuración en las antiguas compañías y en RENFE.

El coeficiente resultante mostrará el impacto real de esta casuística en cada provincia, manteniéndose prácticamente la distribución territorial explicitada anteriormente, situándose sólo 8 de las 27 provincias por encima del coeficiente medio.

Gráfico 6.11. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes de Reingresos sin Sanción instruidos/Kilómetros de vía provinciales” durante el período de actuación de los juzgados depuradores de Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Finalmente, en el último cuadro, mostramos las diez categorías laborales que se vieron más afectadas por el proceso de depuración en Norte. De un total de 520 puestos identificados a partir de las credenciales y listados, los trabajadores incluidos dentro de estas 10 categorías representaban el 48,32 por ciento de los empleados de Norte que se vieron afectados por el proceso. Se puede observar que entre estas diez primeras categorías de la relación se encontraban seis que correspondían a puestos de escasa o nula especialización (obrero de vía, mozo suplementario, mozo de tren, peón, mozo de agujas y guardesa) y otros cuatro para los que sí se precisaba formación complementaria para su desempeño (factor, fogonero, maquinista y empleado principal). De alguna manera este resultado viene a corresponder con los preceptos de la normativa depuradora de Norte, en la que se indicaba que los jueces instructores debían tener en cuenta a la hora de proponer las sanciones “la índole de sus funciones y a las conveniencias del buen servicio en la Compañía”³⁷¹. De hecho, la categoría de maquinista, una de las que precisaba mayor especialización, debido a que se trataba de un oficio cuyos conocimientos se adquirían dentro de la propia compañía y para la que no se acudía al mercado laboral externo, sería dentro de las diez categorías reseñadas una de las que menor porcentaje tuvo de sancionados con la separación definitiva.

Cuadro 6.20. Número y distribución por casuísticas tipo de las diez primeras categorías laborales afectadas por el proceso de depuración en Norte (1939-1943)

Categorías	SD	% categoría	RCS	% categoría	RSS	% categoría	Total	% Total general de categorías
Obrero	341	15,22	629	28,07	1.271	56,72	2.241	8,81
Mozo Suplementario	338	21,32	490	30,91	757	47,76	1.585	6,23
Mozo de Tren	389	24,98	597	38,34	571	36,67	1.557	6,12
Factor	303	23,62	271	21,12	709	55,26	1.283	5,04
Fogonero	199	19,10	426	40,88	417	40,02	1.042	4,09
Maquinista	124	12,25	421	41,60	467	46,15	1.012	3,97
Peón	204	21,54	279	29,46	464	49,00	947	3,72
Empleado Principal	158	16,90	198	21,18	579	61,93	935	3,67
Mozo de Agujas	164	18,72	231	26,37	481	54,91	876	3,44
Guardesa	69	8,48	152	18,67	593	72,85	814	3,20

Abreviaturas: SD: expedientes con resultado de Separación Definitiva; RCS: expedientes con resultado de Reingreso con Sanción; RSS: expedientes con resultado de Reingreso sin Sanción.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Por último, en el Anexo Estadístico, mostramos las 100 categorías laborales que se vieron afectadas en mayor medida por el proceso de depuración en Norte. De un total de 520 puestos identificados a partir de las credenciales y listados, los trabajadores incluidos dentro de estas 100 categorías representaban el 92,85 por ciento de los empleados de Norte que se vieron afectados por el proceso.

³⁷¹ Artículo 7º de la *Organización y normas para....* AHF, E-92-2

6.4. Conclusiones

El proceso de depuración laboral llevado a cabo en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España fue, posiblemente, uno de los de mayor envergadura llevados a cabo dentro del panorama empresarial español de posguerra. La división de la red ferroviaria de Norte durante buena parte del período de guerra no impidió que el procedimiento se pusiera en marcha, bajo el estricto control de la autoridad militar del bando sublevado, y culminara con la terminación del conflicto, dándose prácticamente por finalizado en buena parte de las provincias comprendidas dentro de la denominada “Zona Nacional”. A lo largo de las páginas anteriores hemos presentado cómo, desde el mes de septiembre de 1939, se fue configurando, dentro de la empresa, un nuevo procedimiento depurador que respondía ya a las directrices marcadas por la Ley de Depuración de Funcionarios y el decreto que extendía este nuevo proceso a las empresas concesionarias de servicios públicos. La dedicación en exclusiva de cerca de un centenar de personas, bajo la atenta dirección de Luis Boix Ferrer, con el fin de dar cumplimiento a este nuevo procedimiento jurisdiccional, permitió que, con una planificación casi milimétrica y prácticamente dos años después de su inicio, éste estuviera prácticamente concluido, traspasando a la nueva empresa pública RENFE toda la documentación generada.

A través de la documentación que hemos podido consultar y analizar para este estudio se ha podido trazar un primer mapa de la depuración en Norte. De este primer bosquejo se desprende que aparte de Madrid, Barcelona y Valencia, en donde se concentraban las principales cabeceras de los servicios de la compañía y buena parte de su plantilla, las provincias vascas, sobre todo Vizcaya y Guipúzcoa, además de Asturias, las provincia de Santander, Tarragona, Lérida y la ciudad de Valladolid serían, en términos relativos y atendiendo a la extensión de su red ferroviaria, los territorios explotados por Norte en donde la depuración laboral se cebó con mayor intensidad, en parte debido al grado de movilización política y sindical de los ferroviarios residentes en dichas provincias. De los más de cinco mil empleados de Norte que causaron baja definitiva como consecuencia del procedimiento depurador, en torno al cincuenta por ciento, padecieron penas de cárcel, se encontraban desaparecidos o había huido al extranjero a la terminación del conflicto. Estas circunstancias propiciaron que Norte fuera la compañía ferroviaria que más bajas acusara a raíz de la aplicación de los procedimientos depuradores, reflejándose en este resultado todo el pasado reivindicativo que sus trabajadores llegaron a protagonizar, liderando huelgas como la de 1917 o la más cercana al conflicto bélico, como fue la de 1934.

Capítulo 7. El proceso de depuración por responsabilidades políticas en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, 1936-1943

Como ya presentábamos en el segundo capítulo, MZA se constituiría como tal en 1856 y se mantendría en manos de inversores privados³⁷² hasta su rescate anticipado por el Estado en 1941³⁷³. La longitud de su red operativa alcanzaba en 1935 los 3.656 kilómetros de vía y se distribuía, con centro en Madrid, por las provincias de Albacete, Alicante, Barcelona, Badajoz, Burgos, Cáceres, Ciudad Real, Córdoba, Cuenca, Gerona, Guadalajara, Huesca, Jaén, Lérida, Murcia, Sevilla, Soria, Tarragona, Toledo, Valladolid y Zaragoza³⁷⁴. En ese mismo año la dotación de sus recursos humanos, a la altura de 1935, se situaba en torno a los 34.000 trabajadores³⁷⁵. Este contingente laboral convertiría a esta compañía, junto con Norte, en una de las dos grandes empresas ferroviarias del período concesional y en una de las principales empresas del panorama económico español desde la segunda mitad del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX.

En el presente capítulo nos centraremos en el estudio del procedimiento depurador en esta compañía, utilizando para ello las actas de su Consejo Directivo para la Depuración y el conjunto de fichas individualizadas que, tanto los tribunales como los juzgados depuradores de MZA, abrieron a aquellos empleados que se vieron inmersos en el desarrollo del procedimiento iniciado a raíz de la promulgación de la Ley de Depuración de Funcionarios. A resultas del mismo, MZA llegó a incoar expedientes a un total de 27.340 empleados³⁷⁶, cifra inferior a los, aproximadamente, 34.000 trabajadores que prestaban su servicio en la compañía antes del inicio de la guerra. Como ya hemos indicado en capítulos anteriores, en el caso de MZA no se llegó a abrir ficha a todos los empleados. Se excluyó a los que otras empresas, como Oeste y Norte, conceptuaron como “presentes en zona nacional” al inicio de la sublevación militar. En el caso de MZA, el grupo de empleados que estarían incluidos dentro de ese grupo se situaría en torno a los siete mil. Es por ello por lo que no forman parte de la base de datos nominal que se ha venido compilando a lo largos de estos últimos años de investigación. Dicha circunstancia ha impedido la elaboración de un cuadro detallado que nos permitiera conocer, de forma íntegra, la distribución total de la plantilla de MZA por provincias y residencias y el impacto del procedimiento depurador sobre el conjunto de la compañía. No obstante, sí se ha podido llegar a ese detalle para la totalidad de los trabajadores a los que se les abrió ficha individual a raíz de verse inmersos dentro del procedimiento depurador, elevándose su número a los ya mencionados 27.340. Esta información, junto con la que nos proporciona la documentación del Consejo directivo para la Depuración en MZA, nos ha permitido conocer, en mayor o menor medida, el alcance real de dicho proceso. Teniendo en cuenta que la información facilitada por cada una de las fuentes enunciadas no es del todo homogénea, los resultados que arrojan cada una de ellas serán presentados y analizados por separado.

³⁷² Sobre los inversión de capital privado en MZA, véase LÓPEZ-MORELL, Miguel A. (2008?) *Op. cit.*; COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998) *Op. cit.*

³⁷³ MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995) *Op. cit.*

³⁷⁴ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939.*

³⁷⁵ La cifra de empleados se sitúa entre los 34.224, según MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137; y los 33.792, según el TORRE, de la Enrique (1935). *Anuario de los Ferrocarriles y Tranvías*. Ambas fuentes excluyen a los cerca de 2.000 trabajadores que se empleaban en el coto minero de La Reunión, ubicado en la provincia de Sevilla, propiedad de MZA.

³⁷⁶ Número equivalente al conjunto de fichas individuales procesadas y explotadas para esta investigación.

7.1. El procedimiento depurador en MZA con anterioridad a la publicación de 10 de febrero de 1939

Se conoce poco sobre el impacto de la guerra en la plantilla de MZA. La división de la red, entre el territorio administrado por el gobierno de la República y el que iría siendo ocupado por las tropas sublevadas, se estabilizaría desde finales de 1936, manteniéndose hasta el final del período bélico una distribución territorial que se situó en una franja que osciló entre el 67 y el 61 % para la República y el 33 y 39% para el ejército franquista.

En los capítulos anteriores ya hemos referido las acciones que se pusieron en marcha hacia el personal ferroviario en cada uno de los bandos enfrentados, bien por huir a cualquier de las dos zonas, bien por no prestar su adhesión, o al poder legalmente establecido, representado por la República Española, o a la administración militar que fueron constituyendo los sublevados en los territorios progresivamente ocupados. En el caso de MZA no existen prácticamente datos parciales del proceso llevado a cabo en la red administrada por la República. En la primera memoria de explotación que publicó la empresa tras la terminación de la guerra, sólo se alude a los ceses que llevó a cabo en la sede madrileña el Comité de Explotación de Ferrocarriles, constituido para la administración y gestión de las compañías, a raíz del comienzo de la sublevación militar y de la publicación del Decreto de 3 de agosto de 1936 en la *Gaceta de la República*, medidas que afectaron principalmente al personal directivo. La misma fuente viene a dar cuenta también del número de empleados que perecieron durante el conflicto, bien por acciones de guerra, bien por efecto de la represión incontrolada durante los primeros meses de contienda en zona republicana. El balance arroja un parcial de doscientos ferroviarios, adheridos a la denominada “Zona Nacional”, que perdieron la vida durante los años en los que duró el conflicto. En cambio, no se produce ninguna alusión a las pérdidas de vidas dentro del colectivo ferroviario simpatizante con la República y tampoco se cifra el número de ferroviarios que se vieron afectados por los decretos depuradores promulgados en la Red de MZA dentro del territorio sublevado³⁷⁷.

No obstante, contamos sólo con un balance cuantitativo, distribuido por servicios, mediante el cual tenemos conocimiento de los empleados de MZA que fueron sometidos a estos primeros procedimientos por parte de la autoridad militar del ejército sublevado. Estos datos se recogen en un informe realizado por la compañía al final del procedimiento depurador llevado a cabo por la empresa y concluido en el año 1943, entrados ya en el período de explotación de la recién constituida RENFE³⁷⁸, y que mostramos a continuación.

Cuadro 7.1. Expedientes de reingreso sin sanción en MZA aprobados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles

Servicios	Número de expedientes
Explotación	230
Material y Tracción	144
Vía y Obras	184
Intervención	43
Comercial	18
Eléctrico	18
Coordinación	-
Contabilidad	19

³⁷⁷ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1940). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 31 de mayo de 1939*.

³⁷⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante. *Expedientes de reingreso aprobados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles*. Caja 188.

Servicios	Número de expedientes
Contencioso	19
Sanitario	22
Títulos	-
Consejo	6
Dirección	24
Economato	7
TOTAL	734

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante. *Expedientes de reingreso aprobados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles*. Caja 188.

Cuadro 7.2. Expedientes de reingreso con sanción aprobados en MZA por la Jefatura Militar de Ferrocarriles

Servicios	Número de expedientes
Explotación	40
Material y Tracción	19
Vía y Obras	59
Intervención	5
Comercial	-
Eléctrico	1
Coordinación	-
Contabilidad	2
Contencioso	-
Sanitario	2
Títulos	-
Consejo	-
Dirección	1
Economato	-
TOTAL	129

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante. *Expedientes de reingreso aprobados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles*. Caja 188.

Cuadro 7.3. Expedientes de baja en MZA aprobados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles

Servicios	Número de expedientes
Explotación	43
Material y Tracción	22
Vía y Obras	38
Intervención	-
Comercial	-
Eléctrico	3
Coordinación	-
Contabilidad	-
Contencioso	-
Sanitario	3
Títulos	-
Consejo	-
Dirección	-
Economato	-
TOTAL	109

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante. *Expedientes de reingreso aprobados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles*. Caja 188.

Como se recoge en los tres cuadros anteriores este procedimiento, capitalizado por la autoridad militar franquista, afectaría en torno al millar de empleados, 972 para ser más exactos, de los cuales sólo el 24,48% se vieron afectados por sanciones, siendo el Servicio de Vía y Obras en donde más incidieron éstas en su conjunto, seguido por los servicios de Explotación y Material y Tracción. Una de las razones por las que podríamos calificar como escaso el impacto cuantitativo que, para el conjunto de la plantilla de MZA, tuvo este primer proceso de depuración llevado a cabo por la Jefatura Militar de Ferrocarriles obedecería, en parte, a la desigual distribución de la red explotada entre los dos bandos durante el desarrollo de todo el conflicto y al mantenimiento en el ámbito republicano del sesenta por ciento de dicha red durante prácticamente toda la contienda. Buena parte de esa proporción sería ocupada por los sublevados sólo al final de la guerra. Será a partir de entonces cuando se desarrolle, con toda su plenitud, un proceso de depuración de nuevo cuño, que comenzaría a ponerse en marcha a raíz de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939.

7.2. La institucionalización del proceso en MZA a raíz de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939. Constitución, normativa y funciones

La publicación de la Ley de 10 de febrero de 1939, mediante la que se dispuso la depuración de los empleados públicos en las “zonas liberadas” por el Ejército de Ocupación y el Decreto del 27 de febrero del mismo año, por el que se extendió la misma disposición a funcionarios de corporaciones y empleados de servicios públicos, abrirían una nueva etapa para esta materia, en la que la autoridad militar comenzaría a perder progresivamente el protagonismo que había tenido hasta ese momento. No obstante, el procedimiento depurador establecido por la nueva ley seguiría recayendo en la Jefatura Militar de Ferrocarriles, hasta que, a partir del 1 de septiembre de 1939, en virtud del Decreto del Ministerio de Obras Públicas, las compañías ferroviarias tomaran el control y la competencia efectiva en materia depuradora.

El período comprendido entre el mes de febrero y octubre de 1939 seguiría, por tanto, controlado por las unidades militares de ferrocarriles existentes en cada sección de la red ferroviaria, bajo la supervisión directa de la Jefatura Militar de Ferrocarriles. No sería hasta el último trimestre de guerra cuando la red de MZA hasta ese momento controlada por los sublevados se vería acrecentada en un sesenta por ciento, hasta abarcar la totalidad de la misma. Dicha circunstancia provocaría que, durante la última fase de la contienda, la dirección de MZA, con sede provisional en Valladolid, incrementase progresivamente su radio de acción hasta abarcar la totalidad de su red.

En ese *interim* la Dirección General de MZA, con fecha 4 de abril de 1939, daría a conocer a su personal las disposiciones del Servicio Militar de Ferrocarriles para administrar el aluvión de expedientes que se generarían a partir de la ocupación efectiva de aquellos territorios hasta entonces administrados por la República. Según dichas disposiciones durante los meses indicados todas las compañías debían de dar cumplida información sobre su personal a la autoridad militar. Era obligatorio informar sobre la ausencia de un empleado, cuando ésta se prolongaba más de tres días o si se conocía que hubiese sido detenido. En ambos casos las disposiciones militares indicaban que debía aplicarse la sanción de suspensión de empleo y sueldo y la baja en la empresa en el supuesto de que ésta se prolongase durante treinta días. No obstante, la sanción de suspensión de empleo y sueldo

podía ser revertida en el caso de que el afectado fuese puesto en libertad y pudiera demostrarlo documentalmente. Todas estas situaciones debían de quedar recogidas en el expediente que las empresas debían incoar a cada empleado que se encontrase afectado por alguna de las dos casuísticas, bien por una suspensión de empleo y sueldo, bien por la baja por motivos de detención prolongada³⁷⁹.

La suspensión temporal de empleo y sueldo supondría para muchos ferroviarios la pérdida de sus haberes durante el tiempo en el que duraba dicha situación. Esta situación de pérdida total de ingresos se vería recuperada al menos en un 50% al aplicárseles a los ferroviarios la misma Orden de Vicepresidencia de Gobierno, de fecha 29 de abril de 1939, por la que a los funcionarios que se encontrasen en esa situación tenían derecho a la mitad de su sueldo activo, quedando en tal situación hasta la resolución definitiva de su expediente. Se desconoce el momento en el que comenzaría a aplicarse esta disposición al personal ferroviario, aunque por la documentación consultada no sería antes de la difusión de las normas específicas para la depuración en MZA, aprobadas por su Consejo Directivo el 7 de junio de 1940³⁸⁰.

El Consejo Directivo de MZA tomaría al pie de la letra la competencia depuradora encomendada por el Decreto del Ministerio de Obras Públicas del 1 de septiembre de 1939. Así, en la primera reunión del Consejo Directivo, celebrada el 10 de octubre de 1939 con el fin de iniciar los trabajos, se dieron a conocer los mecanismos para abordar el procedimiento depurador en la propia compañía. En cuanto a las normas, como hemos referido ya para el resto de compañías analizadas, se indicaba que habrían de observarse las establecidas en la Ley de 10 de febrero de 1939 y en cuanto al procedimiento se especificaba que, de acuerdo con la Jefatura Militar de Ferrocarriles, recibiría de ésta todos los expedientes que tenía en tramitación y que, en primer lugar, serían sometidos a la resolución del Consejo todos aquellos expedientes de reingreso en los que estuviese suficientemente justificada la propuesta de readmisión sin sanción. En cuanto a los casos dudosos o de responsabilidad demostrada, la instrucción de los diferentes expedientes se delegaba en los servicios respectivos, encomendándose a estos la realización de las diligencias previstas, entre las que se encontraban la de audiencia a los interesados y entrega a los mismos de los pliegos de cargo. Sería por tanto a los servicios, a los que se les encargaría la elaboración de la propuesta de sanción correspondiente para su aprobación por el Consejo Directivo de la compañía. Se indicaba además que, a medida que se resolvieran los expedientes se irían remitiendo a la Dirección General de Ferrocarriles y a la Jefatura Militar de Ferrocarriles para su aprobación definitiva por parte de la primera³⁸¹.

Mediante este sistema se articularon en cada servicio diferentes comisiones encargadas de desarrollar el procedimiento depurador. Estas comisiones se mantuvieron operativas hasta el 23 de agosto de 1940, cuando el Consejo Directivo acordó el cese de las mismas, encomendándose a partir de entonces la misión a jueces instructores que se encargarían de continuar con la labor en los diferentes servicios. Los jueces pertenecían todos ellos al Servicio de lo Contencioso, siendo todos ellos abogados de la compañía³⁸². Ésta característica sería una de las principales diferencias con respecto al procedimiento llevado a cabo en Norte, que, en cambio, encomendó esta función a técnicos de diferente especialización dentro de la

³⁷⁹ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE. *Nota para el Sr. Gil de Biedma*. AHF E/97/1.

³⁸⁰ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE *Nota sobre la depuración de empleados de ferrocarriles*. AHF E 97/1.

³⁸¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Acta del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA de fecha 10 de octubre de 1939*. Caja 204.

³⁸² COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE *Nota sobre la depuración de empleados de ferrocarriles*. AHF E 97/1.

compañía. La labor desarrollada por los jueces instructores de MZA duraría sólo un año al pasar, con fecha 1 de septiembre de 1941, las competencias del procedimiento al Consejo de Administración de RENFE. No obstante para continuar y concluir el procedimiento en MZA se designaría a Ricardo de Garnica y López como Juez Depurador de la Zona de MZA, quien ya había ejercido esa misma función en MZA entre 1939 y 1941.

Pero con anterioridad a la labor unificadora desarrollada por RENFE en esta materia, MZA puso en marcha su procedimiento depurador cumpliendo así con lo que dictaba la mencionada Ley de Depuración de Funcionarios. Así, desde el mes de octubre de 1939 y hasta el 1 de septiembre de 1941, MZA dedicó personal específico para el desarrollo y ejecución de la depuración.

No obstante, si comparamos a este proceso con los que se desarrollaban por entonces en paralelo en el resto de compañías, las normas específicas para el procedimiento depurador en MZA tardarían bastante tiempo en aprobarse, concretamente hasta el 7 de junio de 1940. En realidad la compañía no se planteó contar con una batería de normas específicas para abordar el procedimiento depurador, pero la necesidad de contar con un criterio homogéneo para todos los Servicios y agilizar así la resolución de los expedientes en donde existían indicios de responsabilidad, motivó la adopción de las mencionadas normas específicas. Mientras llegaron éstas el Consejo Directivo fue resolviendo las dudas que plantearon los diferentes servicios en torno al proceso. De hecho, su publicación será finalmente la que permita acelerar un procedimiento depurador en la compañía, caracterizado por un retraso manifiesto en la resolución de los expedientes ya incoados. Una muestra clara del retraso en el procedimiento lo muestra el balance de expedientes por cada una de las casuísticas contempladas. De hecho, desde que se iniciaron los trabajos del procedimiento depurador en octubre de 1939 no se llegarían a aprobar en MZA resoluciones de baja definitiva o de reingreso sin sanción hasta el mes de julio de 1940, un mes después de que se aprobara la normativa interna en la compañía.

7.2.1. La normativa en materia de depuración en MZA

Como decíamos, las normas aprobadas con fecha 7 de junio de 1940 por el Consejo Directivo para la Depuración en MZA trataron de unificar el criterio sancionador en esta materia y de acelerar lo más posible el procedimiento. Se dictaron doce normas que permitieron regularlo desde sus inicios y resolver aquellas dudas que pudieran surgir en la fase del dictamen final³⁸³.

La primera de las normas iba dirigida a los instructores del expediente y hacía referencia a la postulación del mismo por cada Servicio o dependencia y a las consideraciones que debían de tener en cuenta: conducta observada sobre el empleado antes y después de iniciarse el “Glorioso Movimiento Nacional” (sic); “razones de convivencia y directa observación”, debiendo reseñar de forma concisa los hechos más destacados.

Sobre la sanción de traslado, materia de la norma segunda, se recomendaba que su aplicación se diera sólo en aquellos casos en los que resultara muy difícil la convivencia entre el agente amonestado y el resto de compañeros de la dependencia. También se recomendaba para aquellos casos en los que el propio ambiente laboral podía influir en la comisión de faltas, considerándose el traslado como una vía para la “rectificación de conducta, de vigilancia y de enmienda” (sic). No obstante, en nota posterior dirigida a los jueces depuradores se indicó que deberían de aplicarse otras sanciones con preferencia a la de traslado. Se instaba a que se consultara al servicio interesado antes de su proposición como

³⁸³ El conjunto de normas que se presentan a continuación se recogen en COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE. *Normas a seguir para la depuración de agentes*. AHF E-97-1.

sanción, con el fin de conocer el grado de perturbación que podía significar para la prestación de la actividad de transporte³⁸⁴.

La tercera norma hacía referencia a la sanción de inhabilitación para puestos de mando o de confianza, recomendándose su aplicación para aquellos “agentes que, desempeñando tales cargos, hubiesen perdido la autoridad y prestigio necesarios para el desempeño de su cometido” (sic). Esta sanción podía ser aplicada conjuntamente a la de traslado.

La separación definitiva del servicio centraba el contenido de la norma cuarta. Indicaba que debía ser aplicada “a todos aquellos que hubiesen realizado propaganda y desplegado actividades notoriamente perjudiciales a la Causa Nacional”; a todos los que voluntariamente hubiesen formado parte de las “Milicias rojas”, “ejército rojo o unidades de combate”, hubiesen estado a las órdenes de “autoridades o elementos marxistas” o “trabajando en fábricas de material de guerra” y no se demostrara que fueran “personas de derechas y que se anticiparon al llamamiento de su reemplazo para buscar un destino auxiliar para evitar la lucha en el frente”. También serían sancionados con el mismo rigor aquellos que hubiesen “delatado ante los Comités rojos u otras autoridades, la ideología derechista de otros agentes o sus actividades favorables a la Causa Nacional”. Evidentemente, correrían idéntica suerte aquellos trabajadores que hubiesen “formado parte de los comités o delegaciones del Frente Popular u organizaciones integrantes del mismo”, que hubiesen “incurrido en actividades o propagandas destacadas en favor de la causa marxista”. La falsedad en sus declaraciones juradas o las omisiones de hechos esenciales constituían otro de los argumentos para la aplicación de esta pena máxima, así como aquellas actuaciones que hubieran sido perjudiciales para los intereses de la compañía o se demostrara que perseguían tales fines.

Las sanciones de postergación entre uno y cinco años constituyeron la materia de la norma quinta. Se estableció su aplicación para aquellos agentes que, habiendo formado parte de comités o delegaciones, hubiesen sido “elegidos de forma dictatorial y sin votación entre el personal” y cuyas actividades hubieran sido dañinas para la compañía y sus agentes. También se consideró que esta sanción debía de aplicarse a los agentes de la compañía que hubiesen estado afiliados al Frente Popular u organizaciones afines antes del 16 de febrero de 1936 y a aquellos otros cuya incorporación a estas organizaciones políticas se hubiera producido entre el 16 de febrero de 1936 y el 18 de julio de 1936, aunque siempre y cuando las actividades desarrolladas contra el “Movimiento Nacional” no hubieran sido consideradas de gravedad. El mantenimiento de la ideología izquierdista una vez acabada la Guerra y el daño causado para los intereses de la empresa o para con algún empleado, siempre que no revistiera de gravedad, también podía ser considerado como argumento suficiente para dictaminar una postergación. La prestación de servicios de vigilancia armada en instalaciones de la compañía, si no se demostraba cumplidamente que no intervinieron en hechos de arma en la retaguardia, podían constituir también razones suficientes para la aplicación de la postergación. Esta sanción podía imponerse conjuntamente con otras sanciones, teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes y la ideología de los incursos en la misma.

La norma sexta declaraba admisible la sanción de suspensión de empleo y sueldo entre seis meses y dos años, pudiendo añadirse a cualquier otra sanción. La séptima norma aclaraba que la sanción de separación definitiva podía aplicarse con pérdida de derechos pasivos o sin ellos, en función de la gravedad de las imputaciones probadas. En el segundo caso no se computaría a efectos pasivos el tiempo transcurrido entre el 18 de julio de 1936 y el 1 de abril de 1939.

La sanción de jubilación forzosa, materia de la norma octava, podía ser aplicada para aquellos casos de responsabilidad administrativa en el que lo aconsejen, además de

³⁸⁴ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE. *Normas a seguir para la depuración de agentes*. AHF E-97-1.

circunstancias tales como la edad y la condición física del agente, pérdida de autoridad y prestigio para puestos de mando o confianza. Igualmente no se computaría para el cálculo de los efectos pasivos el tiempo transcurrido entre el 18 de julio de 1936 y el 1 de abril de 1939.

Las normas novena y décima establecían la compatibilidad, según la gravedad de las actuaciones, de las sanciones de traslado forzoso con el de la prohibición de solicitar vacantes durante un período de uno a cinco años, así como la de traslado, postergación e inhabilitación para ocupar puestos de mando o confianza.

La norma undécima establecía que cualquiera de estas sanciones llevaría aparejada como accesoria la pérdida del cobro de haberes durante el tiempo que había estado sin trabajar. Por último, la duodécima recomendaba a los servicios que dispusieran del personal necesario y especializado para afrontar este procedimiento depurador, incluso quedando relevado en lo posible de todo trabajo, con el fin de que pudieran tramitarse lo antes posible los expedientes de reingreso y pudieran normalizarse lo más rápidamente posible los servicios ferroviarios. Sin duda, esta última norma venía a constatar la necesidad de poner a disposición de la compañía todos los recursos humanos necesarios, en un momento en el que el colapso del procedimiento depurador era más que manifiesto por el retraso con el que se aprobaron las normas que vinieron a regular el procedimiento dentro de la compañía ferroviaria.

La diversidad de los argumentos posibles para la determinación de una sanción impulsaron a complementar a las normas con un breve prontuario de supuestos previstos en los que o bien por la actividad o por el compromiso del empleado con los comités de explotación, con partidos políticos o sindicatos, o bien por su alistamiento voluntario al ejército rojo o por su significada ideología izquierdista, debían ser estudiados, proponiendo una sanción que estuviera acorde con el grado de participación de los mismos³⁸⁵.

Cuadro 7.4. Supuestos previstos y sanciones propuestas para su aplicación por el Consejo Directivo para la Depuración en MZA

Casuística contemplada	Sanción propuesta
Agentes que hubieran formado parte de Comités o que hubieran sido nombrados en representación de algún organismo marxista y cuyo nombramiento se hubiera alcanzado por elección entre sus compañeros, limitándose su actuación al ámbito exclusivamente profesional.	Inhabilitación en un ascenso
Agentes que hubieran formado parte de los primeros Comités o que hubieran sido nombrados Delegados por las organizaciones marxistas y que en su actuación no se hubieran conocido otras actividades más que las profesionales.	Rebaja de categoría, postergación de tres años en el ascenso y traslado
Agentes que hubieran formado parte de los primeros Comités o que hubieran sido nombrados Delegados y que hubiesen desarrollado actividades político-sociales, dentro y fuera de la empresa.	Separación definitiva del Servicio
Agentes afiliados a organizaciones sindicales con anterioridad al 16 de febrero de 1936.	Postergación de dos años en el ascenso
Agentes afiliados a organizaciones sindicales desde el 16 de febrero al 18 de julio de 1936.	Retraso de un año en el ascenso
Agentes afiliados a organizaciones políticas que no hayan tenido actuación señalada a favor de la causa marxista.	Traslado de residencia y postergación de dos años en el ascenso
Agentes afiliados a organizaciones políticas que hayan	Separación definitiva del Servicio

³⁸⁵ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE. *Normas a seguir para la depuración de agentes*. AHF E-97-1.

Casuística contemplada	Sanción propuesta
tenido actuación señalada a favor de la causa marxista.	
Agentes de reconocida ideología izquierdista que no hubiesen tenido una actuación destacada y que en sus actividades no hubiesen ocasionado ningún daño grave a persona o empresa.	Traslado
Agentes de reconocida ideología izquierdista que hubiesen tenido una actuación destacada y que en sus actividades hubiesen ocasionado daños graves a personas o empresa.	Separación definitiva del Servicio
Agentes incorporados voluntariamente al Ejército Rojo o unidades de combate.	Separación definitiva del Servicio
Agentes incorporados voluntariamente al Ejército Rojo antes de la movilización de sus respectivos reemplazos con el fin de acomodarse en unidades auxiliares y evitar así poder ser destinado a las de combate.	Postergación en el ascenso de 1 a 5 años
Agentes que prestaron servicio de vigilancia armada únicamente en dependencias de la compañía, sin que se puedan considerar como “milicias”.*	Postergación en el ascenso de un año
* Esta propuesta, formulada por el Servicio de Material y Tracción, se encontraba en estudio.	

Notas adicionales:

- 1.- En los casos en los que para un mismo agente concurriesen varias circunstancias objeto de sanción, se acumularían éstas sin que la postergación en ascensos fuese superior a los cinco años.
- 2.- En los casos en los que concurriesen circunstancias especiales que pudiesen atenuar la falta, la sanción podría ser rebajada si estuviese en su grado mínimo.
- 3.- En los casos de aquellos agentes que no estando militarizados y que del examen de sus expedientes se desprendiera que no procedía la separación del servicio, les serían aminoradas las sanciones impuestas en proporción al tiempo que estuvieron sin militarizar, en una relación de un año en la postergación del ascenso por cada cuatro meses que hubiesen estado en dicha situación.
- 4.- Todas las sanciones impuestas en los plazos señalados podían ser objeto de levantamiento o reducción, según el comportamiento mostrado por el agente, sin que estas modificaciones se pudiesen llevar a cabo mientras no hubiese transcurrido una tercera parte del tiempo señalado como sanción.
- 5.- Para todos aquellos agentes que a la vista de su expediente se aconsejase su readmisión y se encontraran sin prestar servicio, se proponía su rápida militarización.

Fuente: COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE. *Normas a seguir para la depuración de agentes*. AHF E-97-1.

La aplicación efectiva de todas estas normas permitió que los diferentes servicios y, en definitiva, el Consejo Directivo para la Depuración, pudieran desbloquear un procedimiento estancado desde sus mismos inicios. En los siguientes cuadros se puede observar la evolución del proceso depurador dentro de la compañía entre los meses de octubre de 1939 y julio de 1941³⁸⁶. Estos datos cuantitativos proceden de las actas del Consejo Directivo de MZA, las cuales permiten conocer datos relativos al tipo de sanción impuesta y otras informaciones sobre la identidad del empleado, su categoría laboral, la residencia y el servicio al que se encontraba adscrito. La argumentación razonada del dictamen no se recogería hasta el período RENFE, cuando pasaron a revisarse una parte de estos expedientes de depuración.

³⁸⁶ Aunque los expedientes de depuración de agentes sancionados comenzaron a instruirse en el mes de octubre de 1939, éstos no empezaban a ser resueltos hasta la aprobación el 7 de junio de 1940 de la normativa depuradora en la compañía. En cambio, los expedientes de las agentes reingresados sin sanción comenzarían a resolverse desde el mismo mes de octubre de 1939.

Cuadro 7.5. Cuadro resumen de expedientes instruidos y aprobados por el Consejo Directivo de MZA entre octubre de 1939 y julio de 1941

CASUÍSTICAS	AÑOS			TOTAL EXPEDIENTES	% TOTAL
	1939	1940	1941		
Reingresados sin Sanción	7.150	8.493	1.036	16.679	71,66
Reingresados con Sanción	0	1.843	3.372	5.215	22,41
Separación Definitiva	0	646	735	1.381	5,93
TOTAL	7.150	10.982	5.143	23.275	100

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

En el anterior cuadro se resumen los resultados del proceso depurador en MZA hasta el mes de septiembre de 1941, cuando RENFE se hizo cargo de todo el proceso en cada una de las antiguas compañías. Las cifras no recogen las revisiones que se llevaron a cabo desde la Delegación del Consejo para la Depuración en RENFE entre septiembre de 1941 y febrero de 1943. No obstante, este primer balance nos permite apreciar ya algunos efectos del proceso depurador en MZA y compararlos con el resto de compañías anteriormente analizadas.

En primer lugar, en cuanto al número de expedientes incoados a los trabajadores, podemos indicar que el proceso depurador afectó en torno al 68 por ciento de la plantilla de MZA en 1935, fijada como hemos visto en torno a los 34.000 trabajadores, situándose a sólo dos puntos más que en el caso de Norte, si excluimos para esta última compañía a los depurados durante la Guerra Civil por la autoridad militar procedentes de “Zona Nacional”, si bien el impacto del proceso en cuanto a trabajadores con expediente de separación definitiva fue casi trece puntos menor si lo comparamos nuevamente con el caso de Norte

A continuación mostramos por casuísticas la evolución de los dictámenes durante el proceso llevado a cabo en el seno de MZA.

Cuadro 7.6. Relaciones numéricas de agentes de MZA reingresados con sanción entre julio de 1940 y julio de 1941

RELACIÓN NÚMERO	NÚMERO DE EXPEDIENTES		FECHA DE APROBACIÓN EN EL CONSEJO	FECHA Y NÚMERO DE EXPEDIENTES APROBADOS POR EL MINISTERIO			OBSV.
	PARCIAL	TOTAL		FECHA	PARCIAL	TOTAL	
1 – B	23	23	19-VII-40	10-XII-40	23	23	
2 – B	63	86	02-VIII-40	12-XII-40	62	85	1 queda sin sanción
3 – B	78	164	23-VIII-40	18-XII-40	78	163	
4 – B	137	301	6-IX-40	29-XI-40	137	300	
5 – B	180	481	20-IX-40	05-XII-40	180	480	
6 – B	139	620	04-X-40	29-XI-40	139	619	1 queda sin sanción
7 – B	156	776	11-X-40	19-XII-40	155	774	

Capítulo 7. El proceso de depuración por responsabilidades políticas en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, 1936-1943

RELACIÓN NÚMERO	NÚMERO DE EXPEDIENTES		FECHA DE APROBACIÓN EN EL CONSEJO	FECHA Y NÚMERO DE EXPEDIENTES APROBADOS POR EL MINISTERIO			OBSV.
	PARCIAL	TOTAL		FECHA	PARCIAL	TOTAL	
8 – B	114	890	18-X-40	26-XII-40	114	888	
9 – B	120	1.010	25-X-40	28-XII-40	120	1.008	
10 – B	142	1.152	31-X-40	10-XII-40	142	1.150	
11 – B	116	1.268	08-XI-40	03-I-41	116	1.266	
12 – B	111	1.379	15-XI-40	10-I-41	111	1.377	
13 – B	137	1.516	22-XI-40	23-I-41	136	1.513	1 baja definitiva
14 – B	73	1.589	29-XI-40	21-I-41	71	1.584	2 bajas definitivas
15 – B	73	1.662	06-XII-40	21-I-41	73	1.657	
16 – B	125	1.787	13-XII-40	01-II-41	124	1.781	1 sin sanción
17 – B	56	1.843	20-XII-40	31-I-41	55	1.836	1 baja definitiva a propuesta Ministerio
18 – B	87	1.930	03-I-41	01-II-41	87	1.923	
19 – B	45	1.975	10-I-41	31-I-41	45	1.968	
20 – B	67	2.042	17-I-40	01-II-41	67	2.035	
21 – B	89	2.131	07-II-41	19-II-41	85	2.120	4 bajas definitivas
22 – B	70	2.201	21-II-41	27-II-41	67	2.187	3 bajas definitivas
23 – B	142	2.343	07-III-41	23-III-41	140	2.327	2 bajas definitivas
24 – B	68	2.411	14-III-41	28-III-41	62	2.389	6 bajas definitivas a propuesta Ministerio
25 – B	76	2.487	28-III-41	16-IV-41	76	2.465	
26 – B	54	2.541	04-IV-41	06-V-41	51	2.516	3 bajas definitivas
27 – B	72	2.613	18-IV-41	10-V-41	72	2.588	
28 – B	71	2.684	25-IV-41	13-V-41	70	2.658	1 baja definitiva
29 – B	114	2.798	02-V-41	21-V-41	113	2.771	1 baja definitiva
30 – B	110	2.908	09-V-41	27-V-41	110	2.881	
31 – B	126	3.034	17-V-41	29-V-41	125	3.006	1 baja definitiva
32 – B	119	3.153	23-V-41	31-V-41	117	3.123	2 bajas definitivas
33 – B	257	3.410	02-VI-41	14-VI-41	256	3.379	1 baja definitiva
34 – B	191	3.601	11-VI-41	21-VI-41	190	3.569	1 baja definitiva

RELACIÓN NÚMERO	NÚMERO DE EXPEDIENTES		FECHA DE APROBACIÓN EN EL CONSEJO	FECHA Y NÚMERO DE EXPEDIENTES APROBADOS POR EL MINISTERIO			OBSV.
	PARCIAL	TOTAL		FECHA	PARCIAL	TOTAL	
35 – B	222	3.823	19-VI-41	08-jul-41	222	3.791	
36 – B	275	4.098	27-VI-41	15-jul-41	273	4.064	2 bajas definitivas
37 – B	201	4.299	04-VII-41	17-jul-41	201	4.265	
38 – B	84	4.383	11-VII-41	17-jul-41	84	4.349	
39 – B	123	4.506	16-VII-41				
40 – B	110	4.616	16-VII-41				2 Agentes que trabajan baja definitiva
Oficio 327	1	4.617	-	19-VII-41	1	4.350	
41 – B	131	4.748	23-VII-41				
42 – B	54	4.802	23-VII-41				
43 – B	123	4.925	30-VII-41				
44 – B	290	5.215	30-VII-41				

Fuente: Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

Según este primer total, al final de la primera fase del proceso de depuración en MZA, abordada por la propia compañía entre 1939 y 1941, fueron un total de 5.215 (el 22,41 por ciento) los trabajadores que reingresarían con diferentes sanciones dentro de la empresa. Este primer cómputo se complementó con la acción llevada a cabo por la recién constituida RENFE a partir del mes de julio de 1941. La asunción de esta competencia por parte de RENFE vino a culminar un procedimiento, cerrado sólo de forma parcial, a raíz de la nacionalización de la compañía y la integración de sus activos en la nueva empresa pública.

En el caso de los trabajadores que culminaron el procedimiento con el resultado de baja definitiva la cifra fue sensiblemente inferior si lo comparamos con la casuística anterior. El balance del período de MZA arrojó un total de 1.381 trabajadores (el 5,93 por ciento), según se detalla en el siguiente cuadro. A estos hay que agregar la revisión que se desarrolló durante el período de RENFE, que será tratado en el próximo epígrafe.

Cuadro 7.7. Relaciones numéricas de agentes de MZA depurados por el Consejo Directivo con la sanción de Baja Definitiva entre julio de 1940 y julio de 1941

RELACIÓN NÚMERO	TRABAJANDO		SIN TRABAJAR		TOTALES	FECHA EN QUE SON DEVUELTOS DEL MINISTERIO
	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL		
1-A (05-VII-40) ⁽¹⁾	2	2	29	29	31	
2-A (02-VIII-40) ⁽¹⁾	1	3	5	34	37	
3-A (23-VIII-40) ⁽¹⁾	8	11	16	50	61	
4-A (06-IX-40) ⁽¹⁾	51	62	29	79	141	

RELACIÓN NÚMERO	TRABAJANDO		SIN TRABAJAR		TOTALES	FECHA EN QUE SON DEVUELTOS DEL MINISTERIO
	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL		
4-A-BS (06-IX-40) ⁽¹⁾	2	64	2	81	145	
5-A (20-IX-40) ⁽¹⁾	24	88	25	106	194	
6-A (04-X-40)	37	125	17	123	248	(28-XI-40)
7-A (11-X-40)	18	143	5	128	271	(17-XII-40)
8-A (18-X-40)	19	162	9	137	299	(19-XII-40)
9-A (25-X-40)	24	186	6	143	329	(21-XII-40)
10-A (31-X-40)	22	208	3	146	354	(30-XII-40)
11-A (08-XI-40)	4	212	26	172	384	(23-I-41)
12-A (08-XII-40)	0	212	105	277	489	(07-I-41)
13-A (15-XI-40)	18	230	16	293	523	(08-I-41)
14-A (22-XI-40)	2	232	7	300	532	(10-I-41)
15-A (29-XI-40)	20	252	4	304	556	(21-I-41)
16-A (06-XII-40)	18	270	8	312	582	(21-I-41)
17-A (06-XII-40)	15	285	7	319	604	(22-I-41)
18-A (20-XII-40)	17	302	25	344	646	(27-I-41)
19-A (03-I-41)	2	304	2	346	650	(27-I-41)
20-A (10-I-41)	0	304	4	350	654	(31-I-41)
21-A (17-I-41)	15	319	15	365	684	(01-II-41)
22-A (07-II-41)	3	322	8	373	695	(18-II-41)
23-A	11	333	16	389	722	(23-II-41)
24-A	2	335	5	394	729	(15-III-41)
25-A	9	344	20	414	758	(26-III-41)
26-A	8	352	10	424	776	(18-IV-41)
27-A	0	352	10	434	786	(23-IV-41)
28-A	1	353	8	442	795	(30-IV-41)
29-A	14	367	7	449	816	(06-V-41)
30-A	5	372	25	474	846	(14-V-41)
31-A	3	375	26	500	875	(21-V-41)
32-A	2 ⁽²⁾	377	13	513	890	(26-V-41)
33-A	3	380	22	535	915	(29-V-41)
34-A	10	390	30	565	955	(10-VI-41)
35-A	3	393	49	614	1.007	(18-VI-41)
36-A	1	394	17	631	1.025	(25-VI-41)
37-A	3	397	18	649	1.046	(03-VIII-41)
38-A	4	401	42	691	1.092	(08-VIII-41)
39-A	3	404	13	704	1.108	(16-VIII-41)
40-A	0	404	15	719	1.123	
41-A	0	404	40 ⁽³⁾	759	1.163	
42-A	0	404	17	776	1.180	
43-A	0	404	46	822	1.226	

RELACIÓN NÚMERO	TRABAJANDO		SIN TRABAJAR		TOTALES	FECHA EN QUE SON DEVUELTOS DEL MINISTERIO
	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL		
44-A	0	404	34	856	1.260	
45-A	0	404	121	977	1.381	

(1) Estas relaciones fueron retiradas del Ministerio para ser separados los expedientes de los agentes que trabajan y no trabajan y, en sustitución de ellas, fue enviada al Ministerio la relación número 12-A, de 105 agentes que no trabajaban, quedando los restantes expedientes archivados para ser nuevamente examinados. Fue retirado para ampliación de informes el expediente numero 434 (perteneciente a Claudio García Sualdea, que no trabajaba) que con los 105, hacen el total de 106 que figuran en las relaciones anteriores).

(2) 2 expedientes fueron devueltos al Servicio para que fuese dados de baja.

(3) Agentes que estaban trabajando.

Fuente: Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

Por último, la tercera casuística se encuentra representada por aquellos trabajadores que superaron el proceso de depuración, reingresando sin sanción en su compañía y reintegrándose a sus anteriores puestos operativos. Este grupo fue el más numeroso tanto en términos absolutos (16.769) como en relativos (71,66%) con respecto al total de los trabajadores objeto del procedimiento depurador.

Cuadro 7.8. Relaciones numéricas de agentes de MZA reingresados sin sanción por el Consejo Directivo entre octubre de 1939 y julio de 1941

RELACIÓN NUMERO	NÚMERO DE EXPEDIENTES		FECHA DE APROBACIÓN EN CONSEJO	FECHA Y NÚMERO DE EXPEDIENTES APROBADOS POR EL MINISTERIO		
	PARCIAL	TOTAL		FECHA	PARCIAL	TOTAL
1	148	148	15-X-39	25-X-39	148	148
2	269	417			269	417
3	219	636	20-X-39	09-XI-39	219	636
4	43	679			43	679
5	340	1.019	27-X-39	7-XI-39	340	1.019
6	288	1.307	3-XI-39	16-XI-39	288	1.307
7	108	1.415			108	1.415
8	31	1.446			31	1.446
9	57	1.503	10-XI-39	18-XI-39	57	1.503
10	108	1.611			108	1.611
11	458	2.069			458	2.069
12	746	2.815	17-XI-39	30-XI-39	746	2.815
13	60	2.875			60	2.875
14	503	3.378	24-XI-39	11-XII-39	503	3.378
15	49	3.427			49	3.427
16	366	3.793	1-XII-39	18-XII-39	366	3.793
17	644	4.437			644	4.437

RELACIÓN NÚMERO	NÚMERO DE EXPEDIENTES		FECHA DE APROBACIÓN EN CONSEJO	FECHA Y NÚMERO DE EXPEDIENTES APROBADOS POR EL MINISTERIO		
	PARCIAL	TOTAL		FECHA	PARCIAL	TOTAL
18	339	4.776	15-XII-39	30-XII-39	339	4.776
19	999	5.775			999	5.775
20	477	6.252	22-XII-39	12-I-40	477	6.252
21	403	6.655			403	6.655
22	365	7.020	29-XII-39	13-I-40	365	7.020
23	130	7.150			130	7.150
24	390	7.540	5-I-40	17-I-40	390	7.540
25	186	7.726			186	7.726
26	75	7.801	12-I-40	25-I-40	75	7.801
27	534	8.335			534	8.335
28	479	8.814	19-I-40	31-I-40	479	8.814
29	137	8.951			137	8.951
30	867	9.818	26-I-40	10-II-40	867	9.818
31	294	10.112			294	10.112
32	162	10.274	02-II-40	12-II-40	162	10.274
33	439	10.713			439	10.713
34	223	10.936	09-II-40	17-II-40	223	10.936
35	286	11.222			286	11.222
36	120	11.342	16-II-40	28-II-40	120	11.342
37	384	11.726			384	11.726
38	130	11.856	23-II-40	05-III-40	130	11.856
39	119	11.975			119	11.975
40	287	12.262	01-III-40	09-III-40	287	12.262
41	88	12.350			88	12.350
42	346	12.696	09-III-40	30-III-40	346	12.696
43	108	12.804			108	12.804
44	275	13.079	15-III-40	30-III-40	275	13.079
45	121	13.200			121	13.200
46	253	13.453	29-III-40	09-IV-40	253	13.453
47	54	13.507			54	13.507
48	161	13.668	05-IV-40	16-IV-40	161	13.668
49	133	13.801			133	13.801
50	107	13.908	15-IV-40	30-IV-40	107	13.908
51	161	14.069			161	14.069
52	21	14.090	26-IV-40	09-V-40	21	14.090
53	70	14.160			70	14.160
54	99	14.259	03-V-40	17-V-40	99	14.259
55	110	14.369			110	14.369
56	83	14.452	17-V-40	28-V-40	83	14.452
57	116	14.568			116	14.568
58	53	14.621	29-V-40	10-VI-40	53	14.621

RELACIÓN NUMERO	NÚMERO DE EXPEDIENTES		FECHA DE APROBACIÓN EN CONSEJO	FECHA Y NÚMERO DE EXPEDIENTES APROBADOS POR EL MINISTERIO		
	PARCIAL	TOTAL		FECHA	PARCIAL	TOTAL
59	66	14.687	07-VI-40	18-VI-40	66	14.687
60	2	14.689			2	14.689
61	58	14.747			58	14.747
62	14	14.761	18-VI-40	25-VI-40	14	14.761
63	23	14.784			23	14.784
64	3	14.787	24-VI-40	04-VII-40	3	14.787
65	31	14.818			31	14.818
66	74	14.892	27-VI-40	12-VII-40	74	14.892
67	46	14.938			46	14.938
68	54	14.992	05-VII-40	24-VII-40	54	14.992
69	30	15.022			30	15.022
70	12	15.034	19-VII-40	06-VIII-40	12	15.034
71	44	15.078			44	15.078
72	17	15.095	02-VIII-40	23-VIII-40	17	15.095
73	117	15.212			117	15.212
74	3	15.215	23-VIII-40	12-VIII-40	3	15.215
75	26	15.241			26	15.241
76	25	15.266	06-IX-40	30-VIII-40	25	15.266
77	16	15.282			16	15.282
78	21	15.303	20-IX-40	05-IX-40	21	15.303
79	2	15.305	04-X-40	14-X-40	2	15.305
80	21	15.326			21	15.326
81	10	15.336	11-X-40	02-XII-40	10	15.336
82	30	15.366			30	15.366
83	17	15.383	18-X-40	18-XII-40	17	15.383
84	7	15.390	25-X-40	20-XII-40	7	15.390
85	15	15.405			15	15.405
86	4	15.409	31-X-40	28-XII-40	4	15.409
87	15	15.424			15	15.424
88	40	15.464	08-XI-40	28-XII-40	40	15.464
89	36	15.500	15-XI-40	07-I-41	36	15.500
90	40	15.540	22-XI-40	10-I-41	40	15.540
91	41	15.581	29-XI-40	16-I-41	41	15.581
92	14	15.595	06-XII-40	20-I-41	14	15.595
93	27	15.622	13-XII-40	20-I-41	27	15.622
94	21	15.643	20-XII-40	20-I-41	21	15.643
95	27	15.670	03-I-41	20-I-41	27	15.670
96	58	15.728	10-I-41	20-I-41	58	15.728
97	40	15.768	17-I-41	31-I-41	40	15.768
98	26	15.794	07-II-41	14-II-41	26	15.794
99	51	15.845	14-II-41	20-II-41	51	15.845

RELACIÓN NUMERO	NÚMERO DE EXPEDIENTES		FECHA DE APROBACIÓN EN CONSEJO	FECHA Y NÚMERO DE EXPEDIENTES APROBADOS POR EL MINISTERIO		
	PARCIAL	TOTAL		FECHA	PARCIAL	TOTAL
100	49	15.894	07-III-41	14-III-41	49	15.894
101	42	15.936	14-III-41	20-III-41	42	15.936
102	18	15.954	28-III-41	18-IV-41	18	15.954
103	20	15.974	04-IV-41	21-IV-41	20	15.974
104	43	16.017	18-IV-41	14-V-41	43	16.017
105	28	16.045	25-IV-41	30-IV-41	28	16.045
106	14	16.059	09-V-41	14-V-41	14	16.059
107	38	16.097	17-V-41	21-V-41	38	16.097
108	103	16.200	17-V-41	24-V-41	103	16.200
109	54	16.254	23-V-41	28-V-41	54	16.254
110	64	16.318	02-VI-41	09-VI-41	64	16.318
111	96	16.414	11-VI-41	18-VI-41	96	16.414
112	134	16.548	19-VI-41	25-VI-41	134	16.548
113	27	16.575	27-VI-41	01-VII-41	27	16.575
114	7	16.582	04-VII-41	05-VII-41	7	16.582
115	24	16.606	11-VII-41	15-VII-41	24	16.606
116	20	16.626	16-VII-41	18-VIII-41	20	16.626
117	21	16.647	23-VII-41	18-VIII-41	21	16.647
118	32	16.679	30-VII-41	18-VIII-41	32	16.679

Fuente: Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

7.3. Los resultados cuantitativos del proceso de depuración en MZA durante la etapa RENFE

La culminación del proceso de Depuración en MZA, desarrollado ya durante el período de explotación de la empresa pública RENFE, se caracterizó por la revisión de buena parte de los trabajos que llevaron de forma autónoma los propios servicios. La principal tarea consistió, por tanto, en la revisión de buena parte de estos expedientes. Estas revisiones fueron inducidas en parte por los propios trabajadores, aquellos que no aceptaron el dictamen y lo recurrieron, iniciándose de tal modo la revisión de sus respectivos expedientes. Otra parte de estos fueron reabiertos por la propia empresa, a raíz de las pesquisas abiertas en relación a nuevas pruebas encontradas. El balance de este segundo proceso arrojó un incremento cercano a 200 nuevos expedientes dictaminados con sanción, la mayoría de los cuales procedieron del grupo de los expedientados con baja definitiva, elevándose la cifra final a los 5.402, de los cuales el 94,84 por ciento se distribuía entre los servicios de Explotación (45,98%), Material y Tracción (34,25%) y Vía y Obras (13,61%). Todo este pormenor se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Cuadro 7.9. Distribución, por servicio y número de relación, de los agentes de MZA reingresados con sanción

Relación	Ex	MT	VO	I	Cm	El	Cd	Cb	Ct	S	T	C	D	E	Total	Acum.
1B	16	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1	-	-	-	23	23
2B	44	-	7	-	10	-	-	-	1	-	-	-	-	-	62	85
3B	22	-	13	41	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78	163
4B	136	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	137	300
5B	180	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	480
6B	139	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	139	619
7B	135	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155	774
8B	106	1	6	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	114	888
9B	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	120	1.008
10B	142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	142	1.150
11B	55	-	41	18	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	116	1.266
12B	111	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111	1.377
13B	99	-	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	136	1.513
14B	71	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	1.584
15B	30	27	-	14	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	73	1.657
16B	80	-	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	1.781
17B	26	19	-	4	3	1	-	1	-	-	-	-	-	1	55	1.836
18B	46	-	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87	1.923
19B	5	27	-	9	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	45	1.968
20B	25	-	42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67	2.035
21B	50	24	-	6	2	2	-	1	-	-	-	-	-	-	85	2.120
22B	1	19	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67	2.187
23B	52	41	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	140	2.327
24B	22	-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62	2.389
25B	34	20	1	12	2	4	-	-	-	-	-	-	-	3	76	2.465
26B	22	24	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	51	2.516
27B	-	27	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72	2.588
28B	33	-	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70	2.658
29B	13	44	43	7	-	5	-	1	-	-	-	-	-	-	113	2.771
30B	29	43	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110	2.881
31B	-	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125	3.006
32B	-	80	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117	3.123
33B	43	179	-	2	-	30	-	-	-	-	-	-	2	-	256	3.379
34B	14	121	37	-	-	16	-	-	1	-	-	-	-	-	189	3.568
35B	-	182	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	222	3.790
36B	39	234	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	273	4.063
37B	31	137	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	201	4.264
38B	14	42	7	4	4	12	-	-	-	1	-	-	-	-	84	4.348
39B	30	90	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	123	4.471
40B	100	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110	4.581
41B	-	131	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	131	4.712
42B	53	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54	4.766
43B	97	7	10	4	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	123	4.889
44B	120	158	1	2	-	6	-	1	1	-	-	-	-	1	290	5.179
1B	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	5.186
2g	15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	16	5.202
5g	4	-	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	5.215
7g	8	1	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	5.227
9g	8	-	10	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	21	5.248
11g	3	2	7	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	15	5.263
13g	5	7	8	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	22	5.285
16g	7	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	5.300
18g	7	3	9	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	20	5.320
20g	13	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	5.341
22g	1	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	5.347
24g	4	9	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	16	5.363
26g	6	8	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	5.381
28g	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	5.385
29g	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	5.387
30g	7	5	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	15	5.402
TOTAL	2.484	1.850	789	129	29	90	0	7	4	8	1	0	3	8	5.402	
%	45,98	34,25	14,61	2,39	0,54	1,67	0	0,13	0,07	0,15	0,02	0	0,06	0,15	100	

Fuente: Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

Abreviaturas: Ex (Explotación), MT (Material y Tracción), VO (Vía y Obras), I (Intervención), Cm (Comercial), El (Eléctrico), Cd (Coordinación), Cb (Contabilidad), Ct (Contencioso), S (Sanitario), T (Títulos), C (Consejo), D (Dirección), E (Economato).

El proceso de revisión de expedientes con sanción de baja definitiva propició que el número de trabajadores que se quedaron sin empleo en la compañía se redujera de los 1.381 a los 1.058. Como podemos apreciar a partir del siguiente cuadro, nuevamente fueron los servicios con mayor dotación de personal los que acapararon casi todos los casos que se produjeron dentro de esta casuística. Así, el 93,56 por ciento se distribuía entre el servicio de Explotación (51,98%), el de Material y Tracción (27,69%) y el de Vía y Obras (13,89%). Todo este pormenor se puede apreciar igualmente en el siguiente cuadro.

Cuadro 7.10. Distribución, por servicio y número de relación, de los agentes de MZA con sanción de baja definitiva

Relación	Ex	MT	VO	I	Cm	El	Cd	Cb	Ct	S	T	C	D	E	Total	Acum.
1ª	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
2ª	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
3ª	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
4ª	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
5ª	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
6ª	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	17
7ª	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	22
8ª	6	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	9	31
9ª	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	37
10ª	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	40
11ª	-	-	19	1	1	3	-	-	-	-	-	-	-	2	26	66
12ª	82	-	12	-	2	-	-	-	2	4	2	-	1	-	105	171
13ª	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	187
14ª	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	194
15ª	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	198
16ª	3	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	206
17ª	5	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	213
17B	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	214
18ª	8	9	-	-	1	4	-	2	-	-	-	-	-	1	25	239
19ª	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	241
20ª	-	2	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4	245
21ª	11	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	260
22ª	1	3	-	3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	8	268
23ª	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	284
24ª	10	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	301
25ª	16	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	327
26ª	7	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	10	337
27ª	4	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	10	347
28ª	-	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	355
29ª	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	362
30ª	9	3	7	2	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	25	387
104	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	388
31ª	18	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	414
32ª	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	427
33ª	1	18	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	455
34ª	8	18	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	30	485
33B	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	486
35ª	13	22	12	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	49	535
36ª	-	11	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	552
37ª	8	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	570
38ª	13	13	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	612
39ª	5	11	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	18	630
40ª	6	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	645
41ª	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	685
42ª	-	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	702
43ª	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46	748
44ª	30	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	34	782
45ª	69	45	-	-	3	1	-	-	1	1	-	-	1	-	121	903

Relación	Ex	MT	VO	I	Cm	El	Cd	Cb	Ct	S	T	C	D	E	Total	Acum.
1B	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	906
2g	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	913
5g	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	921
7g	5	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	931
9g	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	933
11g	5	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	941
14g	11	9	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	971
15g	4	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	977
20g	3	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	5	982
22g	7	13	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	1.006
24g	2	3	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	7	1.013
2B	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1.016
26g	2	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	1.024
28g	8	15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	1.049
30g	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	1.058
TOTAL	550	293	147	18	7	17	0	6	4	6	3	0	4	3	1.058	
%	51,98	27,69	13,89	1,70	0,66	1,61	0	0,57	0,38	0,57	0,28	0	0,38	0,28	100	

Fuente: Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

Abreviaturas: Ex (Explotación), MT (Material y Tracción), VO (Vía y Obras), I (Intervención), Cm (Comercial), El (Eléctrico), Cd (Coordinación), Cb (Contabilidad), Ct (Contencioso), S (Sanitario), T (Títulos), C (Consejo), D (Dirección), E (Economato).

De igual modo, el proceso de revisión de expedientes tuvo como consecuencia que el número de trabajadores que finalmente reingresaron sin sanción en la empresa se incrementara, aunque de forma más modesta. Se pasó de los 16.679 a los 16.759, de los cuales el 93,62 por ciento se distribuía entre el servicio de Explotación (44,04%), el de Material y Tracción (29,76%) y el de Vía y Obras (19,83%), según se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Cuadro 7.11. Distribución, por servicio y número de relación, de los agentes de MZA reingresados sin sanción

Rel.	Ex	MT	VO	I	Cm	El	Cd	Cb	Ct	S	T	C	D	E	Total	Acum.
1	69	45	13	4	2	2	11	-	-	2	-	-	-	-	148	148
2	86	45	107	7	5	4	-	2	-	8	1	-	3	1	269	417
3	34	13	171	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	219	636
4	19	8	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	679
5	84	-	215	38	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	340	1.019
6	7	-	274	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	288	1.307
7	7	53	1	2	3	8	-	2	1	13	2	1	15	-	108	1.415
8	8	18	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31	1.446
9	13	40	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	57	1.503
10	17	54	15	-	4	3	-	4	2	7	2	-	-	-	108	1.611
11	161	297	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	458	2.069
12	109	297	340	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	746	2.815
13	43	-	3	-	-	-	-	1	1	-	-	-	12	-	60	2.875
14	103	370	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	503	3.378
15	11	13	1	18	1	1	-	2	-	2	-	-	-	-	49	3.427
16	93	17	171	-	43	-	-	30	1	-	-	3	5	3	366	3.793
17	472	131	40	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	644	4.437
18	218	102	7	1	-	3	-	-	-	8	-	-	-	-	339	4.776
19	102	363	393	87	-	-	-	-	-	21	-	-	1	32	999	5.775
20	11	305	158	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	477	6.252
21	306	55	42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	403	6.655
22	195	150	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	365	7.020
23	5	11	71	-	-	1	-	-	-	13	1	-	1	27	130	7.150
24	195	157	31	-	-	6	-	-	-	-	-	-	1	-	390	7.540
25	4	16	15	-	-	143	-	-	-	-	-	-	7	1	186	7.726
26	32	1	28	6	3	2	-	1	-	1	-	-	1	-	75	7.801
27	519	1	11	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	534	8.335
28	446	-	13	12	-	-	1	1	6	-	-	-	-	-	479	8.814

Capítulo 7. El proceso de depuración por responsabilidades políticas en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, 1936-1943

Rel.	Ex	MT	VO	I	Cm	El	Cd	Cb	Ct	S	T	C	D	E	Total	Acum.
29	129	-	6	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	137	8.951
30	803	-	42	-	-	2	-	-	-	9	-	-	-	11	867	9.818
31	287	-	6	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	294	10.112
32	116	21	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	162	10.274
33	276	138	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	439	10.713
34	169	37	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	223	10.936
35	232	46	5	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	286	11.222
36	56	17	23	-	2	-	-	1	-	-	18	-	1	2	120	11.342
37	144	232	7	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	384	11.726
38	53	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	130	11.856
39	112	5	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	119	11.975
40	12	198	26	38	12	-	-	-	-	-	-	1	-	-	287	12.262
41	51	24	1	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88	12350
42	42	187	55	55	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	346	12.696
43	73	21	11	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	108	12.804
44	2	237	35	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	275	13.079
45	58	29	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	121	13.200
46	45	121	85	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	253	13.453
47	21	20	5	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54	13.507
48	58	76	9	-	3	-	-	-	-	13	2	-	-	-	161	13.668
49	90	37	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	133	13.801
50	37	64	3	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	107	13.908
51	67	60	32	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	161	14.069
52	8	6	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	14.090
53	23	43	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	1	70	14160
54	20	17	30	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	99	14.259
55	44	46	2	14	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	110	14.369
56	8	8	66	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83	14.452
57	88	17	4	1	-	3	-	-	-	3	-	-	-	-	116	14.568
58	2	37	10	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53	14621
59	43	14	1	7	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66	14.687
60	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	14.689
61	50	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58	14.747
62	-	6	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	14.761
63	14	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	14.784
63	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	14.787
65	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31	14.818
66	8	62	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74	14.892
67	17	11	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	46	14.938
68	7	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54	14992
69	29	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	15.022
70	11	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	15.034
71	42	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44	15.078
72	1	13	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	15.095
73	31	77	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117	15.212
74	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	15.215
75	24	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	26	15.241
76	3	-	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	15.266
77	8	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	15.282
78	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	15.303
79	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	15.305
80	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	15.326
81	4	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	15.336
82	20	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	15.366
3B	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	15.367
83	16	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	15.384
84	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15.391
85	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	15.406
86	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	15.410
87	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	15.425
88	-	-	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	15.465
89	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	15.501
90	-	-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	15.541
91	13	-	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	15.582
92	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	15.596
93	18	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	15.623
94	12	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	15.644
95	4	-	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	15.671
96	33	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58	15.729
97	-	-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	15.769

Rel.	Ex	MT	VO	I	Cm	El	Cd	Cb	Ct	S	T	C	D	E	Total	Acum.
98	12	12	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	26	15.795
99	7	13	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51	15.846
100	1	34	5	2	-	5	-	2	-	-	-	-	-	-	49	15.895
101	27	11	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	-	42	15.937
102	3	13	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	18	15.955
103	-	1	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	15.975
104	11	6	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	16.017
105	2	19	-	1	-	5	-	-	-	-	-	-	1	-	28	16.045
106	1	-	9	-	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	14	16.059
107	5	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	16.097
108	54	-	40	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	103	16.200
109	-	50	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54	16.254
110	22	-	35	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	64	16.318
111	26	33	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96	16.414
112	60	26	47	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	134	16.548
113	9	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	16.575
114	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	16.582
115	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	16.606
116	17	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	16.626
117	2	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	16.647
118	15	9	4	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	32	16.679
1ª	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	16.683
1g	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	16.685
3g	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	16.698
4g	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	5	16.703
6g	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	16.706
8g	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	16.709
10g	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	16.711
12g	-	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	16.716
15g	4	3	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	9	16.725
17g	3	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	16.735
19g	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	16.739
21g	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	16.742
23g	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	16.749
25g	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	16.753
27g	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	16.754
29g	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	16.759
TOT.	7.381	4.988	3.323	372	94	236	14	51	11	104	33	7	60	85	16.759	
%	44,04	29,76	19,83	2,22	0,56	1,41	0,08	0,30	0,07	0,62	0,20	0,04	0,36	0,51	100	

Abreviaturas: Ex (Explotación), MT (Material y Tracción), VO (Vía y Obras), I (Intervención), Cm (Comercial), El (Eléctrico), Cd (Coordinación), Cb (Contabilidad), Ct (Contencioso), S (Sanitario), T (Títulos), C (Consejo), D (Dirección), E (Economato).

Fuente: Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

Si efectuamos una labor de contraste entre el período anterior a la nacionalización, el desarrollado por MZA, y el posterior, centralizado ya en la propia RENFE, observamos cómo los procesos de revisión de expedientes, que en la mayoría de los casos obligó a la apertura de uno nuevo (dado que los solicitantes pudieron aportar pruebas consistentes, que contradecían al anterior dictamen), rebajaron el número final de expedientados en un 0,24 por ciento. Esta reducción significaría que, en términos reales, 56 trabajadores deberían haber dejado de tener un expediente de depuración abierto.

Cuadro 7.12. Cuadro resumen final de expedientes instruidos y aprobados por el Consejo Directivo de MZA y por el de RENFE (octubre, 1939 – febrero, 1943)

CASUÍSTICAS	Período MZA (octubre, 1939 – julio, 1941)	Período RENFE (julio, 1941 -febrero, 1943)	Diferencia entre ambos periodos	%
Reingresados sin Sanción	16.679 (71,66%)	16.759 (72,18%)	80	0,48
Reingresados con Sanción	5.215 (22,41%)	5.402 (23,27%)	187	3,59
Separación Definitiva	1.381 (5,93%)	1.058 (4,56%)	-323	-23,39
TOTAL	23.275	23.219	-56	-0,24

Fuente: Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

La distribución final por servicios viene a corroborar el reparto ya conocido de forma particular para cada una de las tres casuísticas. El servicio de Explotación registraría el grueso del impacto por ser el más numeroso de todos, seguido por el de Material y Tracción y Vía y Obras en este orden. Llama la atención cómo el porcentaje de trabajadores del servicio de Material y Tracción con el dictamen de baja definitiva en la compañía fue sensiblemente inferior a la media total para el conjunto del proceso. Este indicador nos induce a intuir que las sanciones de baja definitiva impuestas al personal de dicho servicio serían estudiadas con más detenimiento por las comisiones de depuración, con el objetivo de no perjudicar el correcto funcionamiento del servicio ferroviario, cumpliendo así con las directrices del Consejo Directivo para la Depuración en MZA.

Cuadro 7.13. Cuadro resumen final de expedientes instruidos y aprobados por el Consejo Directivo de MZA y por el de RENFE (octubre, 1939 – febrero, 1943)

Servicios	Expedientes de Baja Definitiva	%	Expedientes de Reingreso con Sanción	%	Expedientes de Reingreso sin Sanción	%	Total	%
Explotación	550	51,98	2.484	45,98	7.381	44,04	10.415	44,86
Material y Tracción	293	27,69	1.850	34,25	4.988	29,76	7.131	30,71
Vía y Obras	147	13,89	789	14,61	3.323	19,83	4.259	18,34
Intervención	18	1,70	129	2,39	372	2,22	519	2,24
Comercial	7	0,66	29	0,54	94	0,56	130	0,56
Eléctrico	17	1,61	90	1,67	236	1,41	343	1,48
Coordinación	0	0,00	0	0,00	14	0,08	14	0,06
Contabilidad	6	0,57	7	0,13	51	0,30	64	0,28
Contencioso	4	0,38	4	0,07	11	0,07	19	0,08
Sanitario	6	0,57	8	0,15	104	0,62	118	0,51
Títulos	3	0,28	1	0,02	33	0,20	37	0,16
Consejo	0	0,00	0	0,00	7	0,04	7	0,03

Servicios	Expedientes de Baja Definitiva	%	Expedientes de Reingreso con Sanción	%	Expedientes de Reingreso sin Sanción	%	Total	%
Dirección	4	0,38	3	0,06	60	0,36	67	0,29
Economato	3	0,28	8	0,15	85	0,51	96	0,41
TOTAL	1.058	100	5.402	100	16.759	100	23.219	100,00

Fuente: Actas del Consejo Directivo para la depuración de agentes de MZA. CMDH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Cajas 204 y 205.

7.4. Análisis del impacto del procedimiento depurador en MZA a través de la explotación de la base de datos nominal para la depuración del personal ferroviario

Dentro de las fuentes producidas por la compañía MZA a lo largo de todo el procedimiento depurador se encuentran las fichas individuales que los diferentes servicios, juntas, comisiones y juzgados fueron abriendo a cada uno de los empleados a los que se les abrió expediente. En anteriores capítulos ya se han venido describiendo qué datos aportan estas fichas individuales y se han realizado valoraciones sobre la importancia fundamental que esta fuente ha tenido para el presente estudio. En el caso que nos ocupa ahora, la extracción de todos los contenidos que se recogen en dicha fuente nos han servido para que ahora tengamos un conocimiento mucho más exacto acerca del alcance territorial de este procedimiento depurador y del reflejo que, el mismo, tuvo también para cada uno de los servicios operativos de la empresa. La explotación de tales informaciones se presenta a continuación, aportando de esta manera un mapa pormenorizado sobre el alcance regional, provincial y local del procedimiento depurador en MZA, relacionándolo con las casuísticas principales identificadas y con cada uno de los servicios en los que desempeñaban sus funciones los empleados que se vieron afectados por el proceso.

En el caso de MZA el total de empleados cuantificados a partir de las fichas individuales asciende a 27.340, que vienen a representar el 79,88 por ciento de la plantilla, según los datos del personal a sueldo en la compañía que se recogen en el *AFET* del año 1935. De este total general, 2.828 empleados (que representan el 10,34 por ciento) no cuenta con datos de adscripción provincial, siendo esta circunstancia una flaqueza que impide contar con un panorama más preciso del alcance territorial del proceso depurador en MZA. No obstante, esta circunstancia no nos ha impedido continuar con el análisis, dado que para el resto de variables contempladas (sanciones impuestas y servicios al que se encontraban adscritos) sí existen datos para este grupo, al que hemos agrupado dentro del epígrafe denominado como “Se desconoce”.

Si descontamos el número de trabajadores sin adscripción territorial localizada, observamos que los 24.512 restantes se distribuyen principalmente entre las provincias de Madrid (25,03%), Barcelona (17,29%) y Ciudad Real (12,47%), presentando una gran diferencia respecto al siguiente grupo de provincias del Este y Levante, que engloba a las de Albacete (5,76%), Murcia (4,82%), Alicante (3,95%), Girona (3,35%) y Tarragona (2,67%). Esta distribución viene a responder no sólo al número de kilómetros de red provincial explotada sino también al proceso de ocupación de la red de MZA por las tropas franquistas, que será uno de los factores clave que marcará la diferencia en cuanto al alcance territorial de la represión. El resto de provincias contarán, en cambio, con un menor número de trabajadores afectados por este procedimiento. La localización de las mismas se situará en áreas, en donde la sublevación venció con claridad desde sus inicios, corroborando de alguna

manera la correspondencia entre ambos hechos, siendo estos los casos de las provincias pertenecientes a Extremadura, Andalucía occidental, la actual Castilla y León y Aragón occidental.

En cuanto al género de los empleados, la horquilla de distribución identificada (97,45% de hombres frente al 2,55% de mujeres) se encontraría dentro de las proporciones identificadas ya en otras compañías, si bien se encontrarían en la franja inferior. La labor de guardería de los pasos a nivel, los servicios de limpieza de dependencias y material rodante y las labores administrativas serán las ocupaciones más comúnmente desempeñadas entre el personal femenino de MZA.

En lo que se refiere al hábitat de residencia, en torno al cincuenta por ciento vivirá en capitales de provincia, mientras que en torno al cuarenta por ciento lo harán en localidades de menor tamaño poblacional, quedando un diez por ciento sin definir su residencia al no contar con datos sobre el lugar en donde prestaban servicio. De estas proporciones sobresalen, por razones obvias, las ciudades de Madrid y Barcelona. En cambio, la ausencia de población trabajadora en Jaén capital obedece al hecho de que la estación de dicha ciudad no formará parte de la red de MZA, aunque sí buena parte de las principales poblaciones de su provincia, como sería el caso de la Estación de Linares-Baeza.

Cuadro 7.14. Distribución de los empleados de MZA, inmersos en el proceso de depuración, por provincia, por lugar de residencia y sexo (octubre, 1939 – febrero, 1943)

PROVINCIAS	Nº EMPDOS	%	Ag/Km	Residente en capital de provincia	%	Residente en otras poblaciones de la provincia	%	Mujeres	%	Varones	%
Albacete	1.575	5,76	5,76	698	44,32	877	55,68	39	2,48	1.536	97,52
Alicante	1.081	3,95	14,67	654	60,50	427	39,50	28	2,59	1.053	97,41
Badajoz	703	2,57	1,87	10	1,42	693	98,58	11	1,56	692	98,44
Barcelona	4.726	17,29	19,34	3.320	70,25	1.406	29,75	71	1,50	4.655	98,50
Burgos	50	0,18	0,91	0	0,00	50	100,00	1	2,00	49	98,00
Cáceres	11	0,04	0,31	11	100,00	0	0,00	0	0,00	11	100,00
Ciudad Real	3.408	12,47	8,40	935	27,44	2.473	72,56	74	2,17	3.334	97,83
Córdoba	536	1,96	3,08	191	35,63	345	64,37	23	4,29	513	95,71
Cuenca	232	0,85	2,24	68	29,31	164	70,69	25	10,78	207	89,22
Girona	915	3,35	6,78	461	50,38	454	49,62	24	2,62	891	97,38
Guadalajara	372	1,36	3,29	98	26,34	274	73,66	31	8,33	341	91,67
Huelva	65	0,24	1,05	40	61,54	25	38,46	0	0,00	65	100,00
Jaén	615	2,25	5,25	0	0,00	615	100,00	31	5,04	584	94,96
Madrid	6.842	25,03	44,20	6.083	88,91	759	11,09	141	2,06	6.701	97,94
Murcia	1.319	4,82	9,16	663	50,27	656	49,73	48	3,64	1.271	96,36
Sevilla	254	0,93	1,14	107	42,13	147	57,87	1	0,39	253	99,61
Soria	96	0,35	0,60	4	4,17	92	95,83	0	0,00	96	100,00
Tarragona	730	2,67	21,22	103	14,11	627	85,89	15	2,05	715	97,95
Teruel	65	0,24	0,34	0	0,00	65	100,00	6	9,23	59	90,77
Toledo	534	1,95	2,23	65	12,17	469	87,83	31	5,81	503	94,19
Valladolid	32	0,12	0,48	21	65,63	11	34,38	1	3,13	31	96,88
Zaragoza	351	1,28	1,28	105	29,91	246	70,09	7	1,99	344	98,01
Se desconoce	2.828	10,34	0,00	0	0,00	0	0,00	89	3,15	2.739	96,85
TOTAL*	27.340	100,00	6,70	13.637	49,88	10.875	39,78	697	2,55	26.643	97,45
PORCENTAJES					49,87		39,77		2,55		97,45

*A efectos de los cálculos de agente kilómetro y de la distribución de agentes por lugar de residencia se han extraído los trabajadores cuya residencia se desconoce.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

Si llevamos el detalle al conjunto de todas las residencias identificadas, observamos cómo algunos núcleos de población de gran tradición ferroviaria, como eran por entonces

Alcázar de San Juan (Ciudad Real) y Vilanova i la Geltrú (Barcelona) se encontrarán dentro de las diez residencias con mayor dotación de personal, ocupando la ciudad manchega de Alcázar de San Juan la tercera plaza y Vilanova la décima. Las siete residencias restantes serán seis capitales provinciales, lideradas por Madrid, seguida por Barcelona, Ciudad Real, Albacete, Murcia y Alicante y uno de los barrios de mayor presencia ferroviaria de la ciudad condal, Barcelona-Pueblo Nuevo³⁸⁷. Entre todas ellas acogerían a un total de 13.619 ferroviarios que se vieron afectados por el procedimiento depurador, lo que representaría el 49,81% del total de ferroviarios con expediente incoado.

Cuadro 7.15. Distribución de los empleados de MZA entre las diez residencias con mayor dotación de personal

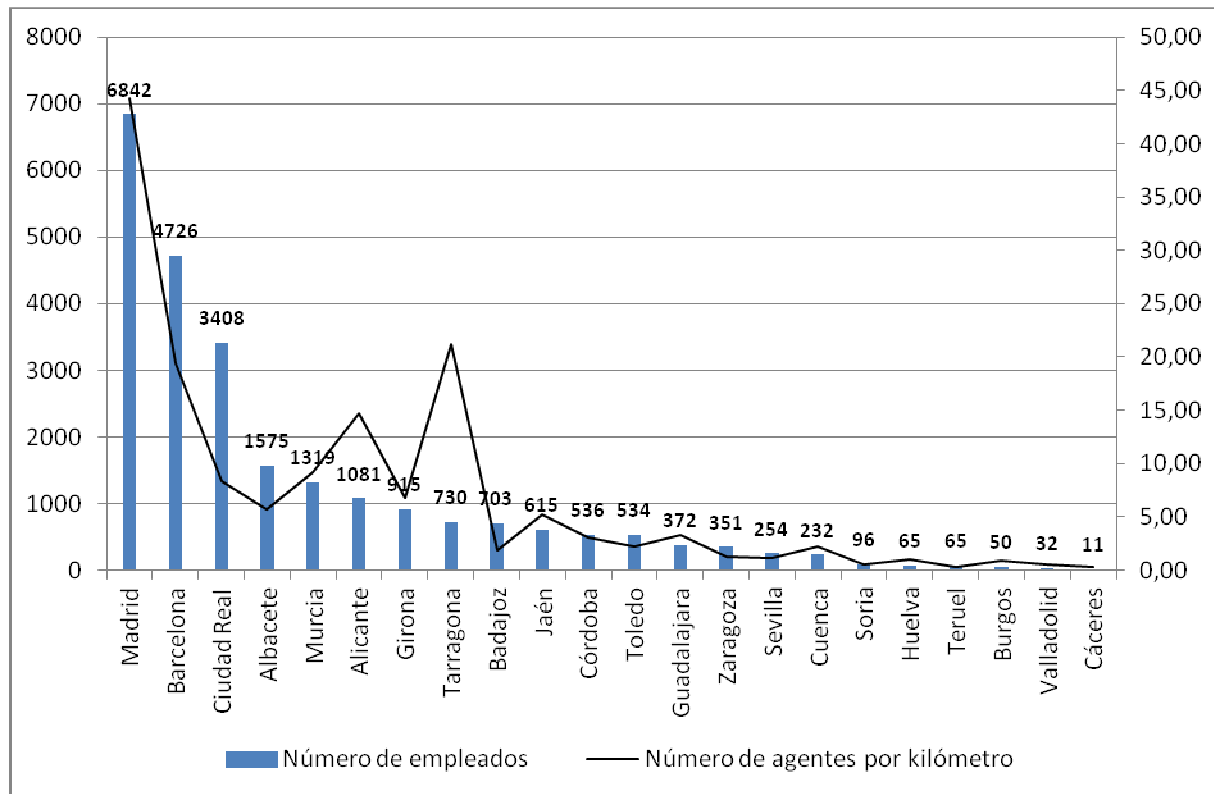
Residencia	Provincia	Nº empleados
Madrid	Madrid	6.099
Barcelona	Barcelona	2.321
Alcázar de San Juan	Ciudad Real	1.131
Ciudad Real	Ciudad Real	936
Albacete	Albacete	700
Murcia	Murcia	663
Alicante	Alicante	654
Barcelona-Pueblo Nuevo	Barcelona	573
Villanueva y Geltrú	Barcelona	542

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

En la siguiente gráfica se representa, por orden de magnitud, la adscripción provincial de estos empleados, así como la ratio del número de agentes con ficha abierta por kilómetro de red explotada en cada provincia. Si tomamos en cuenta el valor de esta ratio a nivel del total de la red, la media resultante es de 6,70 agentes por kilómetro si descontamos de este cálculo a los 2.828 trabajadores cuya adscripción territorial se desconoce, o de 7,48 si los incluimos. En todo caso podemos apreciar a través de esta gráfica cuáles fueron las provincias más afectadas en términos relativos por el procedimiento depurador, siendo, en este orden, las provincias de Madrid, Tarragona, Barcelona, Alicante, Murcia y Ciudad Real las que se encontraban por encima de ambas medias indicadas.

³⁸⁷ En el Anexo Estadístico que complementa al presente estudio se recogen el total de las 523 residencias con personal afectado por el procedimiento depurador en MZA.

Gráfico 7.1. Distribución provincial de los empleados de MZA inmersos en el proceso de depuración por responsabilidades políticas



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

Una vez conocida la distribución provincial del número total de empleados inmersos en el proceso depurador, avanzaremos un poco más en el análisis indicando la distribución de las diferentes casuísticas contempladas. Se ha de advertir que se han recogido dos tipos de casuísticas más a las ya conocidas de separación definitiva (Sep Def), reingresados con sanción (RCS) y reingresados sin sanción (RSS), que son el personal registrado como no depurado (ND) y aquel cuyo resultado del proceso no se ha llegado a conocer a través de la ficha individual (SD). La distribución porcentual total nos muestra que un 5,29% no fue depurado por contar en principio con antecedentes de adhesión total a la causa sublevada. Tan sólo desconocemos el resultado final del proceso del 0,03% del total, mientras que un 5,41% fue separado definitivamente del servicio, un 20,42% reingresó con sanción y un 68,85% lo hizo sin sanción alguna.

La distribución porcentual de estas cinco variables dentro de cada una de las provincias viene a corresponder con las medias anteriormente mencionadas, pero sólo para el caso de aquellas que fueron ocupadas por el ejército sublevado a finales de la contienda. Para el resto, la distribución porcentual se ve bastante desvirtuada por el efecto del menor número de empleados que se vieron inmersos en el procedimiento depurador. Así, en materia de sanciones, las provincias de Soria, Valladolid, Cáceres, Huelva y Burgos registraron porcentajes superiores a la media del conjunto de la red de MZA. Este indicador apunta a que en estas provincias la depuración tendría un efecto mucho más selectivo que en las restantes.

Cuadro 7.16. Distribución provincial de los empleados de MZA por casuísticas del procedimiento depurador (octubre, 1939 – febrero, 1943)

PROVINCIAS	ND	%	SD	%	Sep Def	%	RCS	%	RSS	%	Número de empleados
Albacete	33	2,10	2	0,13	90	5,71	364	23,11	1.086	68,95	1.575
Alicante	36	3,33	0	0,00	39	3,61	223	20,63	783	72,43	1.081
Badajoz	4	0,57	0	0,00	85	12,09	245	34,85	369	52,49	703
Barcelona	61	1,29	0	0,00	153	3,24	782	16,55	3.730	78,93	4.726
Burgos	16	32,00	0	0,00	9	18,00	16	32,00	9	18,00	50
Cáceres	1	9,09	0	0,00	3	27,27	0	0,00	7	63,64	11
Ciudad Real	34	1,00	1	0,03	221	6,48	710	20,83	2.442	71,65	3.408
Córdoba	3	0,56	0	0,00	39	7,28	158	29,48	336	62,69	536
Cuenca	3	1,29	0	0,00	11	4,74	48	20,69	170	73,28	232
Girona	5	0,55	0	0,00	41	4,48	179	19,56	690	75,41	915
Guadalajara	15	4,03	0	0,00	46	12,37	86	23,12	225	60,48	372
Huelva	1	1,54	0	0,00	12	18,46	22	33,85	30	46,15	65
Jaén	6	0,98	0	0,00	36	5,85	165	26,83	408	66,34	615
Madrid	437	6,39	2	0,03	399	5,83	1.710	24,99	4.294	62,76	6.842
Murcia	13	0,99	0	0,00	57	4,32	295	22,37	954	72,33	1.319
Sevilla	13	5,12	0	0,00	30	11,81	84	33,07	127	50,00	254
Soria	5	5,21	0	0,00	33	34,38	30	31,25	28	29,17	96
Tarragona	12	1,64	1	0,14	36	4,93	173	23,70	508	69,59	730
Teruel	4	6,15	0	0,00	11	16,92	15	23,08	35	53,85	65
Toledo	19	3,56	0	0,00	15	2,81	127	23,78	373	69,85	534
Valladolid	0	0,00	0	0,00	8	25,00	11	34,38	13	40,63	32
Zaragoza	7	1,99	0	0,00	29	8,26	113	32,19	202	57,55	351
Se desconoce	718	25,39	3	0,11	75	2,65	28	0,99	2.004	70,86	2.828
TOTAL	1.446	5,29	9	0,03	1.478	5,41	5.584	20,42	18.823	68,85	27.340

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

Si trasladamos estas cinco variables a los diferentes servicios en los que hemos ido agrupando a los empleados expedientados, observamos cómo nuevamente fueron los de Explotación, Material y Tracción y Vía y Obras, lo de mayor dotación de personal, aquellos que registraron los mayores porcentajes para cada una de las casuísticas posibles.

Cuadro 7.17. Distribución por servicios de los empleados de MZA y por las casuísticas del procedimiento depurador (octubre, 1939 – febrero, 1943)

Casuística	A	AL	AJ	CM	CS	CB	CT	CO	CD	D	EC	EL	EX	I	MT	PAS	R	S	T	VO	SD	Total
No depurado	2	12	1	0	0	5	3	7	0	0	14	13	254	7	330	0	4	6	0	124	664	1.446
Se desconoce	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	7	9
SD	7	2	0	8	0	7	3	0	0	4	3	27	699	23	420	1	1	9	2	246	16	1.478
RCS	0	0	0	33	0	9	5	0	0	4	7	91	2.547	131	1.891	0	1	10	1	851	3	5.584
RSS	12	2	0	111	12	77	31	0	16	66	100	270	8.178	446	5.509	16	7	133	35	3.737	65	18.823
TOTAL	21	16	1	152	12	98	42	7	16	74	124	401	11.680	607	8.150	17	13	158	38	4.958	755	27.340

Abreviaturas: A (Administración), AL (Almacenes), AJ (Asesoría Jurídica), CM (Comercial), CS (Consejo), CB (Contabilidad), CT (Contencioso), CO (Contrata), CD (Coordinación), D (Dirección), EC (Economato), EL (Eléctrico), EX (Explotación), I (Intervención), MT (Material y Tracción), PAS (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), T (Títulos), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

Esta misma distribución por servicios se corrobora también en la distribución porcentual por provincias, tal y como se aprecia en el siguiente cuadro específico.

Cuadro 7.18. Distribución provincial y por servicios de los empleados de MZA inmersos en el procedimiento depurador (octubre, 1939 – febrero, 1943)

Casuística	A	AL	AJ	CM	CS	CB	CT	CO	CD	D	EC	EL	EX	I	MT	PAS	R	S	T	VO	SD	Total
Albacete	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	7	848	5	410	0	1	10	0	288	2	1.575
Alicante	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	5	622	9	307	0	0	4	0	129	2	1.081
Badajoz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	411	3	119	3	0	4	0	154	3	703
Barcelona	4	0	1	31	0	9	6	0	0	13	13	152	1.750	200	1.736	0	2	29	34	735	11	4.726
Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	29	0	0	0	0	8	1	50
Cáceres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Ciudad Real	3	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	25	1.748	13	1.017	0	1	11	0	579	8	3.408
Córdoba	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	273	0	125	0	0	0	0	129	5	536
Cuenca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	87	2	14	0	0	2	0	125	0	232
Girona	1	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	6	434	0	284	0	0	6	0	171	2	915
Guadalajara	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	196	2	30	0	0	1	0	137	1	372
Huelva	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	50	1	4	0	0	0	0	8	1	65
Jaén	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	413	0	44	2	0	1	0	151	1	615
Madrid	9	13	0	74	6	83	20	3	2	43	100	129	2.194	309	2.837	11	9	36	0	888	76	6.842
Murcia	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	8	787	7	319	0	0	6	0	190	0	1.319
Sevilla	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	131	2	54	0	0	3	0	58	4	254
Soria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38	0	36	0	0	1	0	18	1	96
Tarragona	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	6	397	0	140	0	0	9	0	173	2	730
Teruel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	3	0	0	0	0	26	2	65
Toledo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	249	1	70	0	0	6	0	202	1	534
Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	3	0	0	0	0	6	0	32

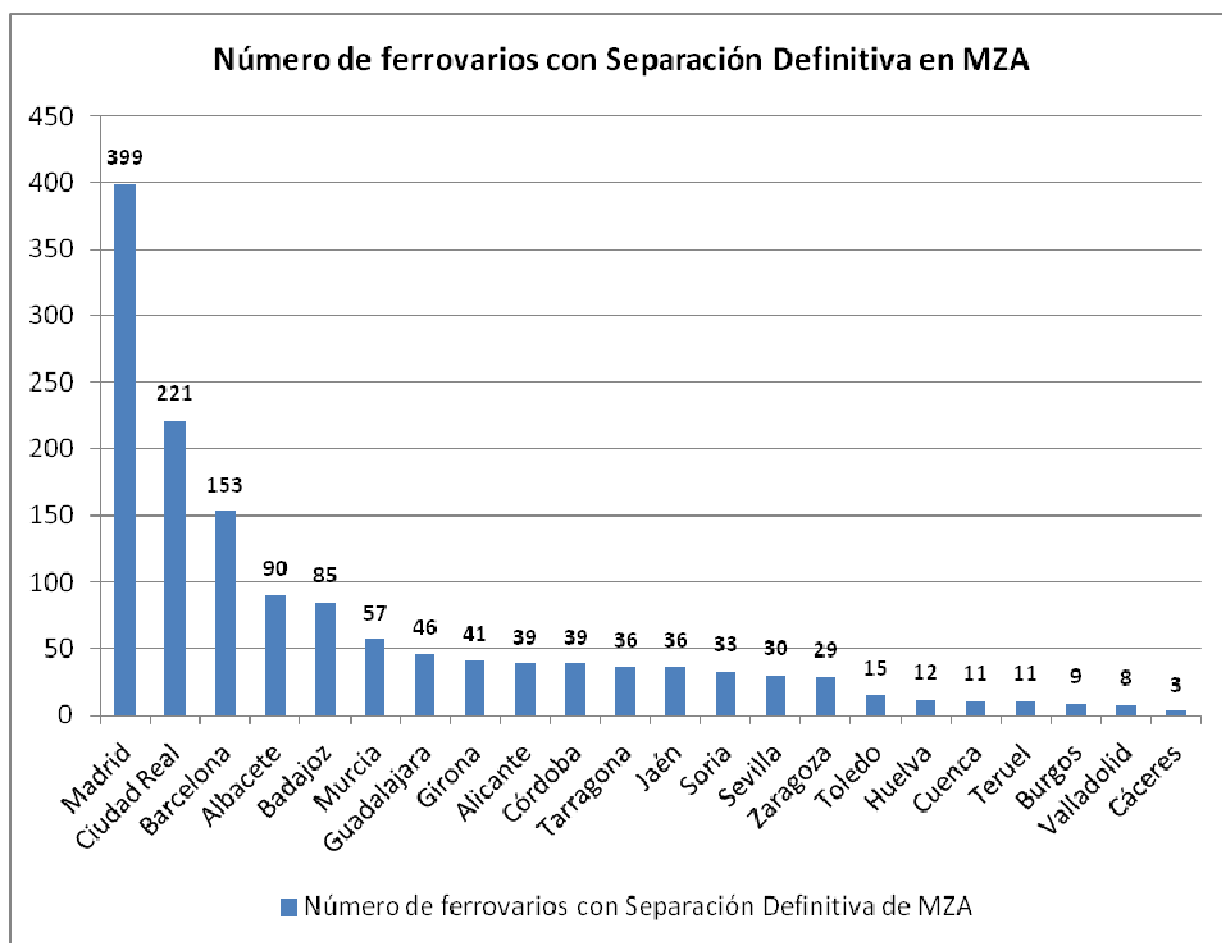
Casuística	A	AL	AJ	CM	CS	CB	CT	CO	CD	D	EC	EL	EX	I	MT	PAS	R	S	T	VO	SD	Total
Zaragoza	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	165	2	62	0	0	3	0	112	4	351
Se desconoce	3	3	0	21	6	6	12	3	12	17	11	40	805	51	508	1	0	26	4	671	628	2.828
TOTAL	21	16	2	152	12	98	42	7	16	74	124	401	11.678	607	8.151	17	13	158	38	4.958	755	27.340

Abreviaturas: A (Administración), AL (Almacenes), AJ (Asesoría Jurídica), CM (Comercial), CS (Consejo), CB (Contabilidad), CT (Contencioso), CO (Contrata), CD (Coordinación), D (Dirección), EC (Economato), EL (Eléctrico), EX (Explotación), I (Intervención), MT (Material y Tracción), PAS (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), T (Títulos), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

La sanción de separación definitiva tendrá una distribución provincial cuantitativa muy parecida a la que ya hemos advertido para todo el conjunto de ferroviarios de MZA que fueron encartados por el procedimiento depurador, destacando como dato característico que será la provincia de Ciudad Real la que siga a la de Madrid en número de ferroviarios sancionados con la pérdida de empleo, superando en 68 expedientados a la provincia de Barcelona.

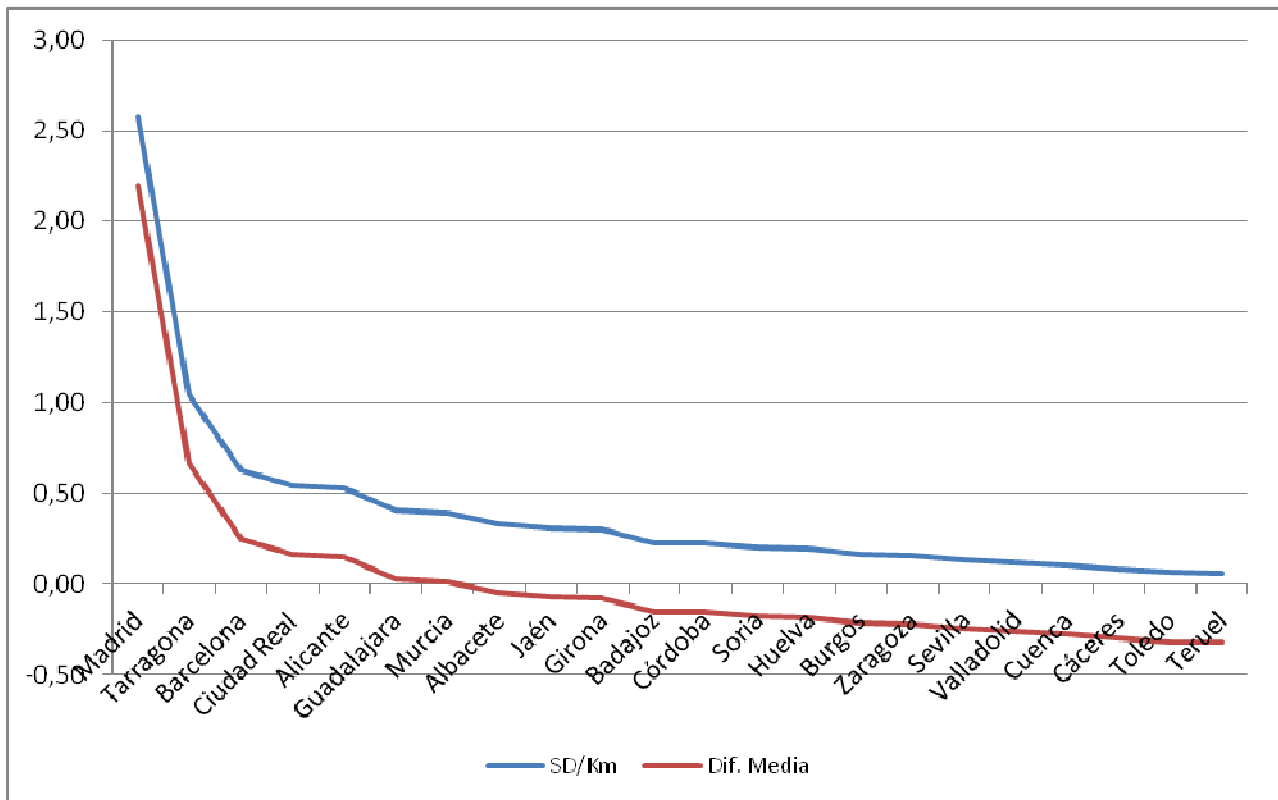
Gráfico 7.2. Distribución provincial de los empleados de MZA con la sanción de Separación Definitiva



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

En cuanto al peso de esta variable sobre la ratio de agente/kilómetro provincial, destacará el coeficiente resultante en la provincia de Tarragona, que sigue al que encabeza Madrid con diferencia sobre el resto de todas las provincias.

Gráfico 7.3. Distribución de la ratio Separación Definitiva por kilómetro de vía provincial y diferencia con la ratio media para toda la red de MZA fijada en 0,38



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

Como hemos venido presentando en los anteriores casos analizados, el listado elaborado por el Servicio de Personal y de Asistencia Social de RENFE en 1944, en el que se incluyen los antiguos empleados de MZA sancionados con la separación definitiva, nos permite conocer otros detalles relacionados con este colectivo de trabajadores expedientados con la máxima sanción. En el caso de MZA de un total de 1.473 nombres que aparecen en la relación, de los que 1.465 eran hombres y 8 eran mujeres, 508 de ellos (el 34,49%), presentaban alguna de las circunstancias que se citan a continuación y que cuantificamos en términos absolutos y relativos con respecto al total general de antiguos empleados.

Cuadro 7.19. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados de MZA que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos

Total General MZA	Condenados a penas de cárcel	Desaparecidos	Fallecidos	Huidos al extranjero	Dimisionarios
1.473	496	0	10	0	2
%	33,67	0,00	0,68	0,00	0,14

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

Como se puede observar en el siguiente cuadro, en torno al medio millar de los ferroviarios de MZA que habían sido separados del servicio (el 33,75 %), lo había sido por el cumplimiento de condenas de cárcel. Las condenas más usuales, por orden numérico, fueron las de doce, veinte y treinta años de prisión. Incluso se han contabilizado hasta nueve penas de muerte, de las cuales la fuente no precisa si fueron finalmente aplicadas. En cambio, en el caso de MZA no se han constatado casos de huidas al extranjero, principalmente a Francia, como sí se ha verificado para el caso de Norte, en donde un elevado porcentaje de los empleados con separación definitiva lo fueron por haberse marchado del país nada más acabar la contienda. Si cabe, la proporción de condenados a penas de prisión fue más elevada en MZA (con un 33,75%) que en Norte, en donde el 19,70% de sus antiguos empleados sancionados con la separación definitiva llegaron a cumplir penas de prisión al estar encausados en procedimientos paralelos al puramente empresarial.

Cuadro 7.20. Distribución de las condenas de prisión impuestas a los empleados de MZA sancionados con la Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos

Tipo de condena	Número de empleados condenados	Porcentaje respecto al total de empleados con la Separación Definitiva del Servicio
Seis meses de prisión	1	0,07
Un año de prisión	1	0,1
Dos años de prisión	4	0,3
Tres años de prisión	4	0,27
Cuatro años de prisión	3	0,2
Cinco años de prisión	1	0,07
Seis años de prisión	74	5
Siete años de prisión	1	0,1
Ocho años de prisión	6	0,4
Nueve años de prisión	3	0,2
Diez años de prisión	3	0,2
Doce años de prisión	145	9,84
Catorce años de prisión	14	0,95
Quince años de prisión	7	0,48
Dieciséis años de prisión	7	0,48
Diecisiete años de prisión	2	0,14
Veinte años de prisión	79	5,36
Treinta años de prisión	76	5,16
Sobreseimiento de condena	7	0,5
Cadena perpetua	9	0,61
Se desconoce	40	2,72
Pena de muerte	9	0,61
Totales	496	33,75

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

A pesar de todas estas circunstancias, la mayoría de estos antiguos trabajadores se encontraban en una franja de edad óptima para su incorporación a la empresa pública RENFE, contando el 40,3% de ellos con una edad situada entre los 40 y los 49 años. El detalle del resto de cohortes de edad se presenta en el siguiente cuadro.

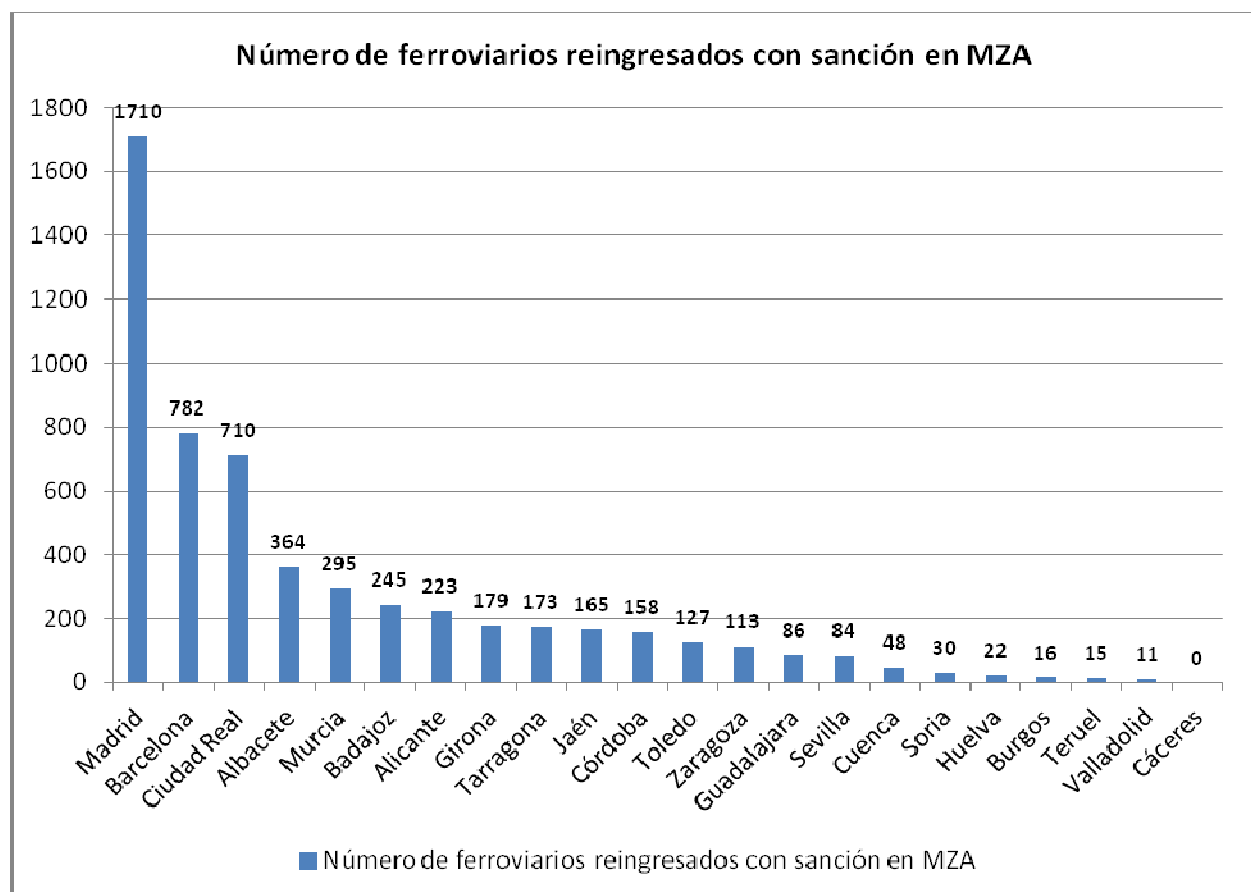
Cuadro 7.21. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados MZA que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio

Total General MZA	Edad 20-29	Edad 30-39	Edad 40-49	Edad 50-59	Edad 60-69	Edad 70-79	Edad se desconoce
1.473	3	146	594	351	114	15	250
Porcentaje	0,2	9,91	40,3	23,8	7,74	1,02	17

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. AHF, E-156-002.

En cambio, la distribución provincial de los expedientados con la variable denominada reingresados con sanción no presenta muchas diferencias a los órdenes cuantitativos anteriormente referidos para el total de empleados afectados por el procedimiento. Sigue llamando la atención el número de ferroviarios de la provincia de Ciudad Real que se vieron afectados por esta casuística, quedándose esta vez en tercer lugar, pero a muy corta distancia del número resultante en la de Barcelona.

Gráfico 7.4. Distribución provincial de los empleados de MZA reingresados con sanción

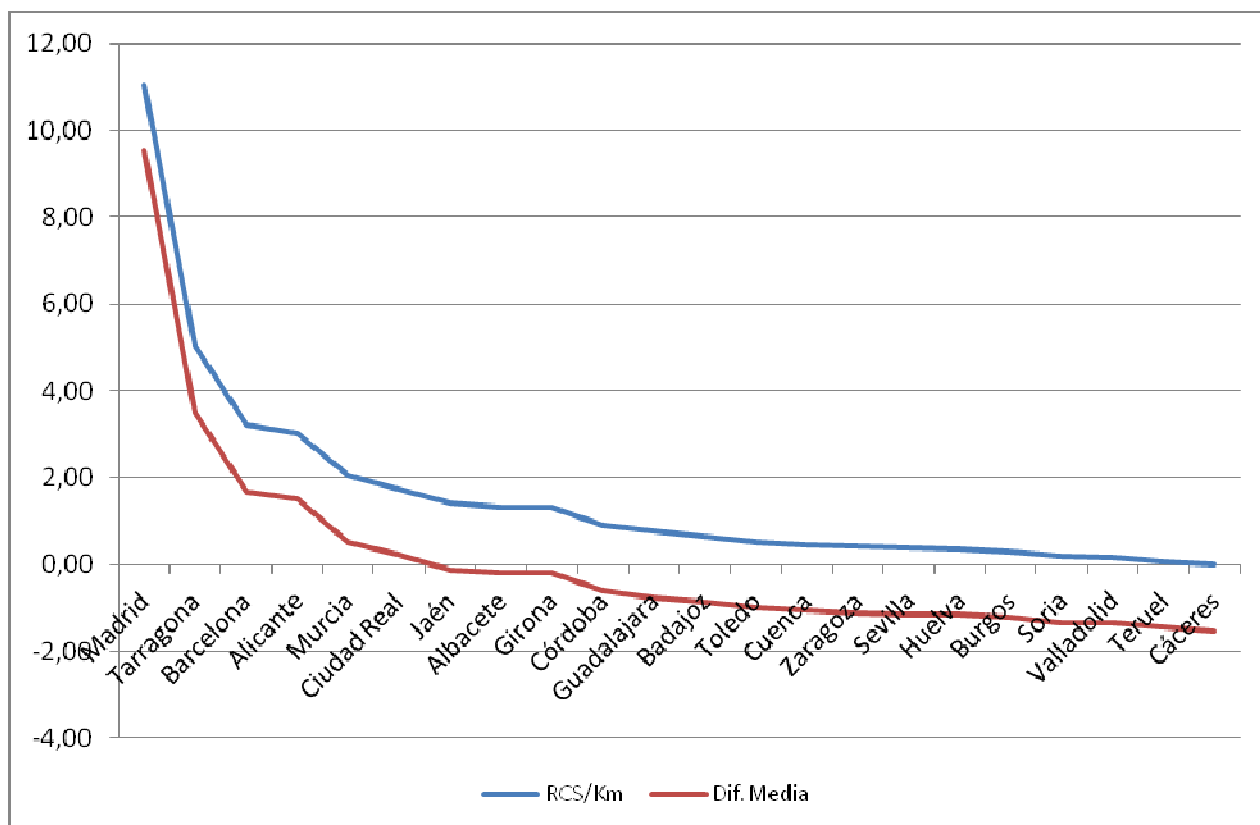


Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

En cuanto a la distribución de la ratio relativa a esta variable, nuevamente se repite el resultado anterior. Tarragona contará con una repercusión elevada de esta casuística sobre su

red ferroviaria provincial. Hemos de indicar que dentro de esta variable se han considerado como sanciones las amonestaciones menores, siendo estas las advertencias privadas y las anotaciones de los antecedentes dentro de sus expedientes personales.

Gráfico 7.5. Distribución de la ratio reingresados con sanción por kilómetro de vía provincial y diferencia con la ratio media para toda la red de MZA fijada en 1,52



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

A continuación se presenta la siguiente tabla que viene a recoger la distribución provincial de los empleados que reingresaron con una o varias sanciones en sus respectivos expedientes. La media de sanciones impuestas a cada trabajador se eleva a 1,88, siendo las provincias que fueron ocupadas primeramente por los sublevados aquellas en las que el número de sanciones por cada empleado reingresado superó a dicha media, siendo, por este orden, las provincias de Huelva, Sevilla, Teruel y Valladolid las que coparon los primeros puestos en incidencia de este tipo de sanciones. En términos cuantitativos fueron las postergaciones para ascender, los traslados forzosos y las pérdidas de haberes las sanciones que en mayor medida se impusieron. Dentro de esas tres sanciones, destaca el elevado número de empleados (1.668) que se vieron obligados a abandonar su anterior residencia si querían seguir manteniendo su empleo dentro de la compañía, siendo nuevamente las provincias de Madrid, Ciudad Real y Barcelona las que encabezaron esta particular diáspora laboral.

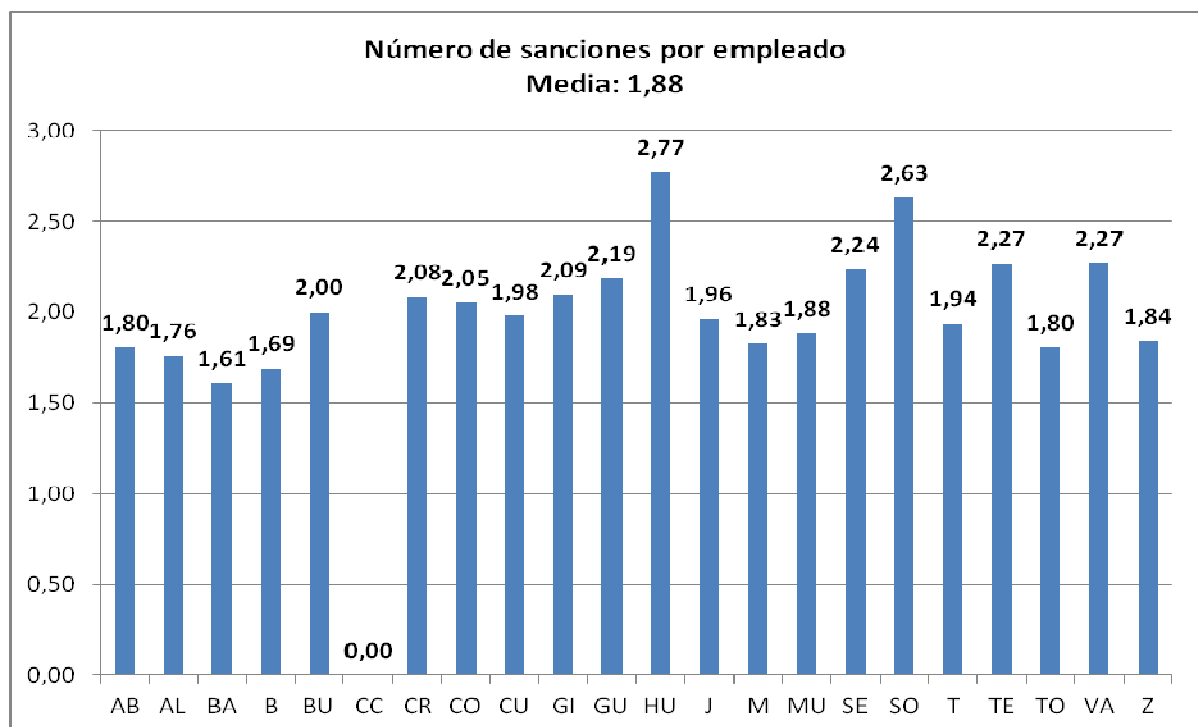
Cuadro 7.22. Distribución provincial de los tipos de sanción impuesta al personal reingresado (octubre, 1939 – febrero, 1943)

Tipos de Sanción	AB	AL	BA	B	BU	CC	CR	CO	CU	GI	GU	HU	J	M	MU	SE	SO	T	TE	TO	VA	Z	TOTAL
Advertencia privada	15	6	16	71	2	0	20	7	5	8	2	0	9	100	11	2	4	6	0	8	0	5	297
Anotación de los antecedentes	12	8	19	45	2	0	33	10	0	13	5	1	10	66	9	4	0	7	2	8	0	4	258
Jubilación forzosa	3	0	5	10	0	0	12	0	1	4	2	2	0	35	7	2	0	1	0	1	0	1	86
Censura escrita	0	0	1	0	0	0	5	1	0	0	0	3	1	4	1	0	0	1	0	1	0	1	19
Pérdida de haberes	50	5	9	25	9	0	227	45	11	44	46	16	41	447	67	32	33	34	10	18	7	29	1205
Postergaciones para ascender	292	192	192	590	5	0	610	124	34	135	63	11	124	1400	240	70	18	137	9	99	4	76	4425
Inhabilitaciones	59	34	37	157	1	0	119	26	3	35	13	10	26	315	41	21	3	30	3	21	1	17	972
Suspensiones de empleo y sueldo	63	33	33	101	5	0	61	22	17	29	18	5	24	246	28	9	6	24	3	20	7	23	777
Traslados forzados de servicio y/o residencia	114	81	61	220	6	0	285	58	19	70	26	11	65	344	107	32	12	66	6	41	5	39	1668
Prohibición de solicitar vacantes	49	34	21	104	2	0	108	31	5	37	13	2	24	167	45	16	3	29	1	12	1	13	717
TOTAL SANCIONES	657	393	394	1323	32	0	1480	324	95	375	188	61	324	3124	556	188	79	335	34	229	25	208	10424
Reingresados con sanción	364	223	245	782	16	0	710	158	48	179	86	22	165	1710	295	84	30	173	15	127	11	113	5556
Media sanciones por empleado	1,80	1,76	1,61	1,69	2,00	0,00	2,08	2,05	1,98	2,09	2,19	2,77	1,96	1,83	1,88	2,24	2,63	1,94	2,27	1,80	2,27	1,84	1,88

Abreviaturas: AB (Albacete), AL (Alicante), BA (Badajoz), B (Barcelona), BU (Burgos), CC (Cáceres), CR (Ciudad Real), CO (Córdoba), CU (Cuenca), GI (Girona), GU (Guadalajara), HU (Huelva), J (Jaén), M (Madrid), MU (Murcia), SE (Sevilla), SO (Soria), T (Tarragona), TE (Teruel), TO (Toledo), VA (Valladolid), Z (Zaragoza).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

Gráfico 7.6. Distribución provincial del número de sanciones impuestas al personal reingresado

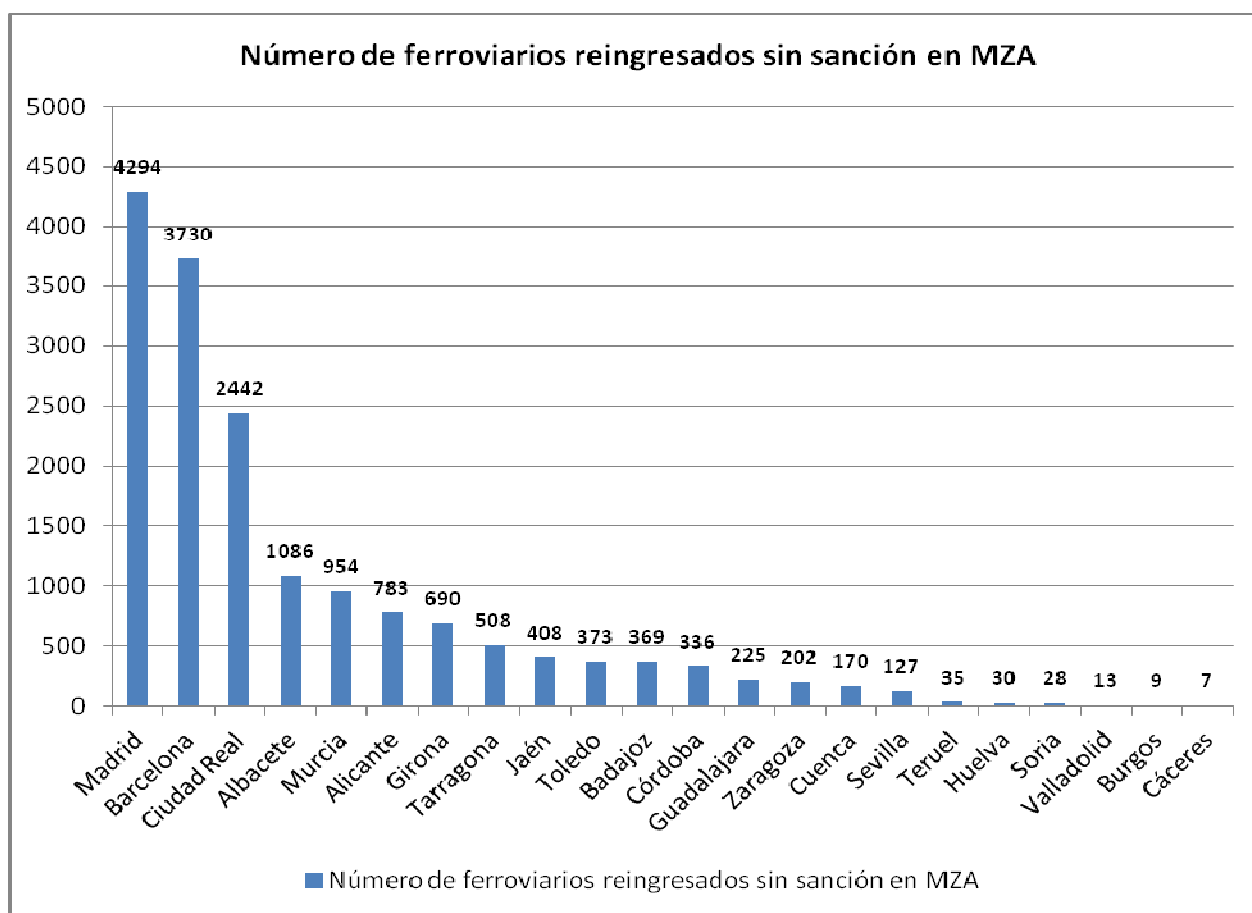


Abreviaturas: AB (Albacete), AL (Alicante), BA (Badajoz), BU (Burgos), CC (Cáceres), CR (Ciudad Real), CO (Córdoba), CU (Cuenca), GI (Girona), GU (Guadalajara), HU (Huelva), J (Jaén), M (Madrid), MU (Murcia), SE (Sevilla), SO (Soria), T (Tarragona), TE (Teruel), TO (Toledo), VA (Valladolid), Z (Zaragoza).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

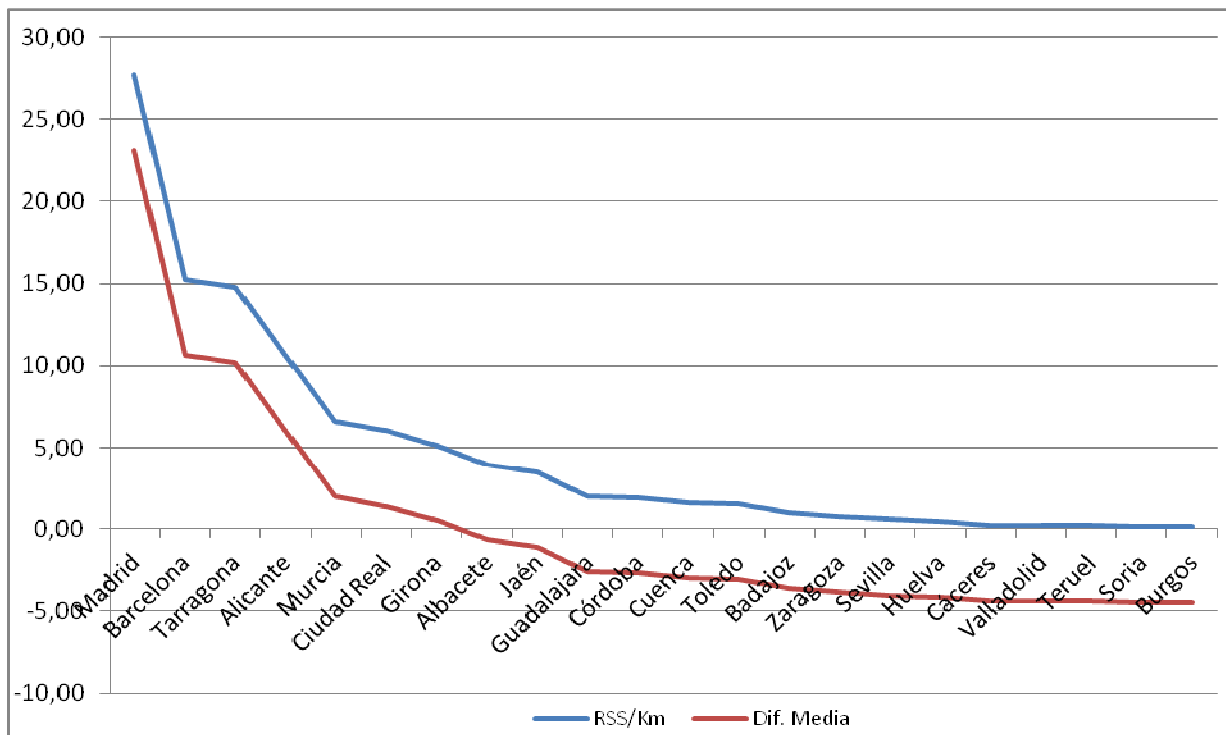
En cuanto al número de empleados de MZA reingresados sin sanción la distribución provincial vuelve a reflejar el esquema territorial ya aludido. Destaca en este caso la menor distancia observada entre las provincias de Madrid y Barcelona, contrastando así con los resultados apreciados en las anteriores variables.

Gráfico 7.7. Distribución provincial de los empleados de MZA Reingresados sin sanción



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

Gráfico 7.8. Distribución de la ratio reingresados sin sanción por kilómetro de vía provincial y diferencia con la ratio media para toda la red de MZA fijada en 4,60



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, relativo a MZA.

7.5. Conclusiones

A lo largo de las anteriores páginas hemos podido comprobar el alcance cuantitativo, territorial y operativo del proceso depurador sobre el colectivo de trabajadores de MZA, que llegó a afectar a 27.340 empleados, representando así al 79,88 por ciento de la plantilla en el año 1935. El proceso depurador en MZA vino a repetir, aunque con diferencias y retrasos en su puesta en marcha, el modelo que ya hemos venido estudiando en otras compañías como Oeste y Norte. Nuevamente hemos podido constatar cómo la evolución de la contienda tuvo una importante relación con el alcance territorial del procedimiento en esta compañía, siendo por tanto más acusado, en materia de sanciones, en aquellas provincias que permanecieron fieles a la República hasta sus últimos momentos y más selectivo en aquellas otras que fueron ocupadas por las tropas sublevadas desde los inicios de la contienda.

Si comparamos el resultado del proceso en MZA con el obtenido en otras compañías, sobre todo en la del Norte, su competidora en tamaño de red, en dimensión de empleo y volumen de negocio, comprobamos cómo el impacto fue notoriamente menor en términos cuantitativos en el caso de MZA, sobre todo por el número de trabajadores que vieron perder su empleo tras la terminación del procedimiento, si bien éste no estuvo exento de las lógicas tensiones en las que se vieron inmersos todos estos trabajadores. Como causas que podrían explicar tales diferencias se podrían buscar en el seguimiento masivo de la huelga de 1934 en diferentes provincias de la red de Norte, antecedente que sirvió de argumento determinante para los jueces depuradores de dicha compañía. Otra causa diferencial entre los expedientados con la máxima sanción en cada una de las dos compañías se encuentra en el número de trabajadores que salieron del país al finalizar la Guerra. En el caso de Norte el 25,92% de los

empleados separados, concretamente 1.287, lo fueron bien por no presentarse a la compañía y abandonar España bien por encontrarse en paradero desconocido. En cambio, en el caso de MZA y según los datos que se han podido localizar, la incidencia de estas circunstancias fue completamente nula. No obstante, las motivaciones apuntadas no serían las únicas que marcaron tan notables diferencias entre ambas compañías a la finalización del procedimiento depurador. Como veremos en el capítulo específico, el estudio de los expedientes de depuración de MZA analizados nos permite entrever supuestos tratos de favor y de influencias entre jueces depuradores y expedientados. Por otra parte, el celo con el que Norte abordará su procedimiento será otra de las circunstancias diferenciadoras entre ambas compañías. La existencia de hasta doce juzgados depuradores en la compañía septentrional contrasta con la diluida organización que se estableció en MZA para administrar su procedimiento depurador. Sobre este aspecto caben establecer ciertas correspondencias que enlazan con las diferentes estrategias que ambas compañías venían empleando para la gestión de sus conflictos internos y que sabiamente han apuntado y estudiado ya Martínez Vara y De los Cobos Arteaga³⁸⁸.

³⁸⁸ COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2011). *Op. cit.*

Capítulo 8. La centralización del procedimiento depurador en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (1941-1975)

La constitución de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) a comienzos del año 1941 será una de las decisiones políticas de mayor calado que tomaría el régimen franquista en materia de transportes terrestres. La creación de la nueva empresa pública³⁸⁹ marcaría el final de un período de explotación, en régimen de concesión, por parte de las compañías privadas de vía ancha, sistema que se venía desarrollando en España desde mediados del siglo XIX. Ante esta nueva configuración del panorama ferroviario español de posguerra aquellas compañías privadas, que aún no habían entrado dentro del ámbito de gestión de lo público³⁹⁰, como eran la Compañía del Norte, MZA y un conjunto de pequeñas empresas que explotaban líneas de mediana y corta extensión³⁹¹, pasarían ahora, tras la culminación del proceso de rescate de la concesión por parte del Estado, a integrarse en la nueva empresa pública RENFE³⁹².

A la altura de 1942, primer ejercicio íntegro que tuvo RENFE, la plantilla de trabajadores de la nueva empresa pública se encontraba compuesta por un total de 110.164, de los cuales un 19,49% eran empleados de carácter eventual. La mayoría de estos trabajadores eventuales pasarían a integrarse progresivamente y con carácter fijo en la plantilla de la nueva empresa, pero este proceso de incorporaciones se prolongaría durante treinta años, concretamente hasta el ejercicio económico de 1972³⁹³.

La creación de RENFE marcará, dentro de la historia ferroviaria de nuestro país, una nueva etapa que implicará una nueva organización de la explotación y una centralización administrativa y de gestión que se irá desarrollando, de forma paulatina, en un contexto de escasez tanto en los recursos materiales como humanos. De hecho, la nueva empresa pública recibiría el mandato de reconstruir una diezmada red ferroviaria en un momento de importantes dificultades económicas tras la terminación de la Guerra Civil. Y es en este entorno, para nada favorable, en donde desde el año 1939 se venía desarrollando en cada una de las empresas concesionarias, ahora nacionalizadas, el proceso de depuración político-social. Sobre la continuidad y centralización de este proceso tras la constitución de RENFE, así como su mantenimiento durante las décadas siguientes hasta la finalización del régimen militar y la recuperación paulatina de las libertades democráticas, girarán los contenidos estudiados en el presente capítulo.

³⁸⁹ MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995). *Op. cit.*

³⁹⁰ Las compañías Oeste y Andaluces habían entrado en la órbita de lo público tras la haberse hecho cargo el Estado de la gestión y el control económico de ambas compañías en los años 1928 y 1936 respectivamente.

³⁹¹ Con las excepciones indicadas para las compañías Oeste y Andaluces, además de las compañías Norte y MZA, fueron objeto del proceso de rescate establecido por la Ley de 27 de febrero de 1943 las siguientes: Central de Aragón, Santander-Mediterráneo, Zafra-Huelva, Lorca-Baza, Soria-Navarra (Torralba-Soria), Murcia-Caravaca, Alcantarilla-Lorca, Baza-Guadix, Zafra-Portugal, Sevilla-Alcalá-Carmona, Puebla de Híjar-Alcañiz, Valencia y Aragón, Lérida-Balaguer, Silla-Cullera, Villacañas-Quintanar, Cinco Casas-Tomelloso, Bilbao-Portugalete, Triano y Villaluenga-Villaseca. MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995). *Op. cit.*, p. 53.

³⁹² El proceso de nacionalización de los ferrocarriles se venía estudiando desde hacía décadas. No fue por tanto una decisión arbitraria del nuevo régimen político surgido a partir de la Guerra Civil. Véase ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo (1999). *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Valladolid, Universidad de Valladolid. Tesis doctoral.

³⁹³ Véase MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995). *Op. cit.*

8.1. El inicio de una nueva etapa dentro del procedimiento depurador

El proceso de depuración del personal ferroviario no se detuvo con la creación de RENFE, constituida oficialmente por la Ley Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941³⁹⁴. Transferida a su Consejo de Administración la facultad de nombrar y separar a sus funcionarios y agentes, en virtud del artículo quinto del Decreto de 11 de julio de 1941 sobre organización y administración de RENFE³⁹⁵, mediante otro Decreto de fecha 25 de septiembre de 1941³⁹⁶ se le confiaría también la depuración del personal que estuviera aún sujeto a dicho procedimiento con el fin de que actuara con plenitud de atribuciones. Para ello se establecía que el Consejo de Administración de RENFE llevaría a cabo esta labor con arreglo a las disposiciones vigentes, apoyándose concretamente en el Decreto de 1 de septiembre de 1939 mediante el cual se había desarrollado hasta ahora el procedimiento depurador en las, ahora ya, antiguas compañías concesionarias.

Con la asunción de estas competencias por parte de RENFE, la Dirección General de la nueva empresa pública encabezada por Javier Marquina Borra, último director de Norte, con fecha 6 de agosto de 1941, sustituiría a los consejos directivos de las mencionadas concesionarias en sus tareas depuradoras³⁹⁷. Esta nueva tarea planteaba la necesidad de unificar los criterios para la elevación de propuestas al Consejo de Administración y culminar así el procedimiento iniciado ya desde septiembre de 1939 por los anteriores consejos directivos existentes en las antiguas compañías.

En ese objetivo se emplearía el Consejo de Administración de RENFE. Una de sus primeras acciones sería la de organizar esta nueva etapa iniciada tras la constitución de la nueva empresa pública. Así, con fecha 9 de septiembre de 1941, el Presidente del Consejo de Administración expuso que existían expedientes de depuración de personal, principalmente de revisión, que requerían que se organizaran para su resolución siguiendo las normas de los anteriores Consejos Directivos de las empresas Norte y MZA. Por ello, el Consejo acordó que por el Secretario General Adjunto, José Gil de Biedma, se estudiaran dichos expedientes con el fin de formular las oportunas propuestas al Comité y al Consejo³⁹⁸.

Un paso más en este proceso de organización se daría tras la publicación el día 6 de octubre de 1941 del Decreto de 25 de septiembre, por el que se le confería al Consejo de Administración todas las atribuciones para aplicar la depuración a su personal. Así el Comité de Gerencia, con fecha 7 de octubre de 1941³⁹⁹, determinó, en consecuencia con el mencionado decreto, que la depuración de los funcionarios y agentes de la Red Nacional se resolvería en lo sucesivo por su Consejo de Administración, reforzando con el personal necesario la oficina existente en el Servicio de Personal de cada zona. Asimismo, se acordó que el Secretario General Adjunto, José Gil de Biedma, como Delegado del Consejo, colaborara con carácter permanente en dichos trabajos, participando en la elaboración de los informes y propuestas que después se elevarían para conocimiento y resolución del Comité de Gerencia.

En cumplimiento de este acuerdo Gil de Biedma estudió, en unión de los que habían venido ejerciendo el cargo de jueces depuradores de las zonas Norte, MZA y Oeste-Andaluces, la forma en la que habían de tramitarse los expedientes de depuración de dichas

³⁹⁴ Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 28 de enero de 1941.

³⁹⁵ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 26 de julio de 1941.

³⁹⁶ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 6 de octubre de 1941.

³⁹⁷ *Carta dirigida por el agregado a la dirección, Francisco Barón, al Juez Depurador del Servicio de Explotación de la Zona de MZA*, AHF, E-97-2.

³⁹⁸ AHF, E-92-1.

³⁹⁹ AHF, E-92-1.

zonas, así como los de revisión de las sanciones ya acordadas, tanto por las autoridades militares, como por la Dirección General de Ferrocarriles. Se determinó, por tanto, el procedimiento de tramitación y el criterio a seguir, siendo aprobados por la dirección⁴⁰⁰.

A partir de tales acuerdos fueron designados los jueces depuradores, uno por cada zona de explotación en las que quedó organizada, en un principio, la red ferroviaria nacional. En el caso de la Zona de MZA, pasarían también a ser competencia de la misma los expedientes de depuración instruidos en las líneas anexionadas a raíz de la constitución de RENFE y que hasta ese momento habían mantenido una gestión autónoma al resto de principales compañías. Estas líneas fueron las de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita en la provincia de Tarragona, el Ferrocarril de Argamasilla de Alba a Tomelloso en la provincia de Ciudad Real, la línea entre Murcia y Caravaca de la Cruz, las del Huelva a Ayamonte, Lorca a Baza, Zafra a Huelva, Torralba a Soria, Alcantarilla a Lorca en la provincia de Murcia y Villacañas a Quintanar de la Orden en la de Toledo. De idéntica forma sería también competencia de la Zona Norte los expedientes de personal, en proceso de depuración político-social, pertenecientes al Ferrocarril Central de Aragón.

Las cuatro zonas aludidas venían a coincidir con las antiguas concesiones operadas por las principales compañías de vía ancha⁴⁰¹. Así las cosas, por la Zona Norte, fue nombrado Tiburcio Manuel Fernández-Marcote Villanueva⁴⁰², por la de MZA a Ricardo Garnica⁴⁰³, por la de Oeste a Emiliano Tuset Payás⁴⁰⁴ y por la de Andaluces a José Alcalá del Olmo⁴⁰⁵. Todos ellos, buenos conocedores del procedimiento depurador por la experiencia contraída en sus respectivas empresas, tuvieron como principal misión la tramitación, no sólo de los expedientes de depuración que nuevamente se originasen, sino también aquellas revisiones de sanciones que, aunque ya aprobadas, habían sido promovidas a instancia de los propios agentes afectados.

Al entender la nueva empresa que era preciso que se unificasen los criterios para acometer y culminar esta nueva fase del procedimiento depurador, se establecieron normas específicas para abordar, tanto los nuevos casos como las revisiones de los expedientes de sanción que se solicitaran. Además el Consejo Directivo, con fecha 25 de abril de 1941⁴⁰⁶ decidiría que no figurasen en los expedientes propuestas de depuración basadas en el mal comportamiento de los agentes, ya que se consideró que sólo debían abrirse por cuestiones políticas. También llamó la atención sobre el perjuicio que causaban en los diferentes servicios los traslados forzosos de residencia, proponiéndose que estos fuesen sustituidos, a partir de ahora, por las postergaciones.

La normativa, aprobada finalmente el 25 de octubre de 1941, indicaba claramente que debían distinguirse los expedientes de depuración en trámite o de nueva incoación de los de revisión. Todos ellos se tramitarían de acuerdo a la costumbre y a los procedimientos establecidos en cada una de las zonas de explotación, hasta elevarlos a Gil de Biedma como

⁴⁰⁰ AHF, E-92-1.

⁴⁰¹ No sería hasta el año 1948 cuando se establecería una nueva configuración territorial a efectos de explotación, que distribuiría la red en siete zonas, organización funcional que perduraría hasta mediados de la década de 1980. La organización en siete zonas de explotación se estableció mediante la Circular número 144 de 31 de julio de 1948. La primera y segunda zona tenían su sede en Madrid, la tercera en Sevilla, la cuarta en Valencia, la quinta en Barcelona, la sexta en Bilbao y la séptima en León.

⁴⁰² Tiburcio Manuel Fernández Marcote Villanueva, que había formado parte desde su constitución de la Jefatura para la Depuración en la Compañía del Norte y que ostentaba en aquel momento el cargo de Inspector principal agregado a la Dirección, sería el designado para ocupar el puesto de juez depurador de la zona Norte. AHF E/92/1.

⁴⁰³ Ricardo Garnica ocupaba un puesto de Letrado en el Servicio de lo Contencioso en MZA. AHF E/92/1.

⁴⁰⁴ Emiliano Tuset Payás ocupaba el puesto de Jefe del Servicio de Personal de las líneas de Oeste. AHF E/92/1.

⁴⁰⁵ José Alcalá del Olmo ocupaba el puesto de Jefe de Asuntos Sociales de las líneas de Andaluces. AHF E/92/1.

⁴⁰⁶ AHF, E-97-3.

Delegado del Consejo de Administración para la Depuración. En el caso de los expedientes objeto de revisión se establecía como principio que serían denegados todos aquellos casos con sanción leve, siempre que el agente no acompañase un documento que corroborara un error en la apreciación de la prueba de cargos que había motivado la sanción. Para ello, la normativa explicitó con claridad cuáles eran las sanciones consideradas graves en cada una de las zonas de explotación. En cambio, si el expediente de revisión contemplaba una sanción considerada grave, el jefe encargado de la depuración en cada una de las zonas, y siempre que la solicitud de revisión se acompañara de elementos de prueba que contradijeran las que habían sido tenidas en cuenta con anterioridad, podía abrir un nuevo expediente, solicitar más pruebas y realizar todas las indagaciones que estimara conveniente, sobre todo ante el Jefe del Servicio de quien dependiera el agente. Con todos los datos emitiría una nueva propuesta con la revisión al Delegado del Consejo de Administración para la Depuración. La normativa también precisaba que en los expedientes de revisión debían ser tenidos muy en cuenta los antecedentes políticos del trabajador con anterioridad al 18 de julio de 1936⁴⁰⁷. En este sentido, la centralización del procedimiento en la nueva empresa pública no dio muestras de distensión. En principio, poco parecía haber cambiado con respecto a lo establecido en las leyes de Responsabilidades Políticas y de Depuración de Funcionarios. No obstante, meses más tarde, concretamente el 19 de febrero de 1942, sería reformada la Ley de Responsabilidades Políticas⁴⁰⁸, procurando dar así un impulso a un procedimiento que se había ahogado administrativamente desde casi sus mismos inicios⁴⁰⁹ y que, según el preámbulo de su reforma, vería reducido los supuestos acusatorios de la Ley, dotándola de mayores recursos y flexibilidad, transfiriéndose a la jurisdicción ordinaria el enjuiciamiento de las responsabilidades e introduciendo al Ministerio de Hacienda para aquellas gestiones administrativas que le correspondiera participar. Como veremos más adelante, algo se empezaba a mover con respecto a la represión de posguerra. Estos movimientos se comenzaban a dar en un período en el que el teatro de operaciones de la guerra en Europa comenzaba a mostrar giros que hacían presagiar un desenlace desfavorable para las tropas del Eje, entre las cuales España participaba con la aportación de una división militar destacada en el frente ruso.

Durante cerca del año y medio que duraría el procedimiento llevado a cabo desde el Consejo de Administración de RENFE se suscitarían algunas dudas en el desarrollo y tramitación de algunos casos, siendo estas planteadas a Gil de Biedma como Delegado del Consejo de Administración para la Depuración del Personal. Tal es el caso de las que surgieron en la Zona de MZA, en torno a la denegación o no de las solicitudes de pensión o socorro a viudas o hijos, herederos en definitiva, de ferroviarios fallecidos con un expediente de separación definitiva. El argumento esgrimido por Ricardo de Garnica nos permite apreciar la mentalidad maniquea todavía latente en algunos de los responsables del procedimiento depurador. En este caso Ricardo de Garnica venía a indicar que, en el caso de los ferroviarios fallecidos por aplicación de la pena capital, sus herederos venían a percibir una pensión o socorro, una vez se les abría el oportuno expediente de depuración y se constataba que observaron buena conducta. Siguiendo este modo de actuación, entendía que a los herederos de los ferroviarios separados del servicio y posteriormente fallecidos no se les debía denegar de oficio la pensión o socorro ya que se les ponía en situación de inferioridad con respecto a los herederos de aquellos que “fueron pasados por las armas por la Autoridad competente (...) pues, indudablemente la conducta político-social del que fue agente y fue fusilado es muchísimo peor que la que observó el que fue sancionado con la baja en la Red, aunque medie una condena de 30 años”. Por ello entendía que, “aunque con esto la depuración duraría

⁴⁰⁷ AHF, E/97/3.

⁴⁰⁸ Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 7 de marzo de 1942.

⁴⁰⁹ Véase ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). *Op. cit.*

muchos años”, a estos herederos se les debía de abrir igualmente expediente de depuración y conceder la pensión solicitada si se constataba la observación de buena conducta⁴¹⁰. Aunque en el espíritu de este proceso administrativo se consideraba que las faltas cometidas por el trabajador expedientado no se debían trasladar a sus descendientes una vez fallecido éste, mientras no se constatará una buena conducta por parte de la familia y, por supuesto, una adhesión incondicional al nuevo régimen, a efectos de pensiones o socorros, la sanción impuesta no dejaba de formar parte del legado.

A la altura de febrero de 1943, cuando el Comité de Gerencia de RENFE adscribió todos los asuntos relativos a la depuración al Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE, se habían llegado a tramitar 2.924 expedientes de depuración y 730 de revisión, pertenecientes principalmente a las zonas de MZA, Oeste y Andaluces, ya que de la Zona Norte sólo se habían recibido en el Consejo 37 expedientes de revisión. Esta última cifra viene a indicar, por tanto, que la Jefatura para la Depuración en Norte, dirigida por Luis Boix Ferrer, a través de sus doce juzgados, llegó a tramitar la totalidad de los expedientes antes de que RENFE asumiera el procedimiento en el mes de septiembre de 1941⁴¹¹.

Con este balance, en febrero de 1943, se daría prácticamente por ultimada la labor en las zonas de Norte, Oeste y Andaluces, quedando todavía un centenar de expedientes pendientes de resolución que pertenecían a la Zona de MZA⁴¹². Adicionalmente se consideraba que tendrían que seguir produciéndose peticiones de depuración al pretender incorporarse al servicio ferroviario agentes que, por causa de fuerza mayor, sobre todo por haber estado cumpliendo penas en prisión, no habían podido solicitar aún su reingreso. Estas nuevas peticiones serían tramitadas ya por el Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE. No obstante, se estimaba que el proceso comenzaba ya a entrar dentro de la normalidad, no siendo preciso contar con una organización especial. Por ello se consideró conveniente que todos los jueces depuradores cesasen en sus cargos y el procedimiento fuera ya asumido por los servicios correspondientes, a través del Servicio de Personal y de Asistencia Social. Así las cosas, el 8 de febrero de 1943, cesarían en sus funciones todos los jueces depuradores. Como muestra ilustrativa del final de esta etapa, destacamos unas líneas de la carta que remitió Ricardo Garnica López, como juez depurador de la Zona de MZA, a Gil de Biedma con motivo de su cese, señalándole que se alegraba de poder verse “desligado de la ingrata labor de la depuración”⁴¹³.

8.1.1. La centralización del procedimiento por parte del Servicio de Personal y de Asistencia Social de RENFE

El procedimiento depurador, integrado ya desde el mes de febrero de 1943 dentro de las labores ordinarias del Servicio de Personal y de Asistencia Social de RENFE, entraría en una nueva etapa en la que éste pasaría a estar controlado por Luis Boix Ferrer, en calidad de Jefe del mencionado Servicio. Luis Boix, que desde que finalizara su actividad al frente de la depuración en Norte se había encontrado apartado de estas materias durante el período en el que Gil de Biedma actuó como Delegado del Consejo de Administración para la Depuración, volvería ahora a hacerse cargo de la misma para atender las solicitudes cursadas por instituciones, trabajadores sancionados y antiguos empleados que se dirigían a la empresa

⁴¹⁰ AHF, E/97/4.

⁴¹¹ AHF E/92/1.

⁴¹² La Zona de MZA acabaría por remitir los últimos expedientes al Comité de Gerencia del Consejo de Administración de RENFE con fecha 27 de abril de 1943. AHF E/96/3.

⁴¹³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de depuración facilitados a D. Luis Boix*. Caja 262.

pública con el fin de iniciar ahora su procedimiento de depuración o solicitar la revisión de sus casos.

Durante esta etapa hemos constatado cómo la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles recurriría al Servicio de Personal y de Asistencia Social de RENFE para formular ciertas apreciaciones y dudas sobre la labor desarrollada durante las fases anteriores. Concretamente, en marzo de 1943, solicitaría a RENFE la reapertura de determinados expedientes por entender que existían nuevos elementos de juicio que aconsejaban la modificación de la resolución adoptada, ya que se referían a la conducta y actuación del depurado antes de la resolución de su expediente⁴¹⁴.

A partir de este momento, los nuevos cargos que se pudieran imputar a los depurados, siempre que se hubieran cometido con posterioridad a las resoluciones de sus respectivos expedientes, pasarían ya a tener la consideración de nuevas formas de delito, tal y como preveía la Ley para la Seguridad del Estado de 29 de marzo de 1941⁴¹⁵, que vino a modificar el Código Penal, así como la de 2 de marzo de 1943, por la que se equiparaban al delito de rebelión militar las transgresiones de orden jurídico que tuviesen una manifiesta repercusión en la vida pública⁴¹⁶, de cuyo conocimiento y aplicación era competente sólo la jurisdicción militar. Con este nuevo marco legislativo, la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles recordaba que “los cargos nuevos por los que se podía reabrir un expediente de depuración, debían de derivarse de informes de las autoridades, o de acusaciones concretas, firmadas y ratificadas por el que las formulaba, pero nunca de forma anónima e impersonal”, ya que así lo exigía para la incoación de procedimientos judiciales el Decreto de 2 de septiembre de 1941. Precisaba además que “cuando estas nuevas acusaciones se refiriesen a actividades comunistas o masónicas de los interesados, se debía de informar de las mismas al Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y del Comunismo, absteniéndose de toda actuación, en tanto dicho tribunal no resolviese sobre estas materias”⁴¹⁷. Un vez conocido el fallo definitivo éste podía servir para la modificación del acuerdo recaído en el procedimiento depurador⁴¹⁸.

No obstante, cuando los nuevos cargos que se imputasen a los expedientados se consideraran que habían sido cometidos tras la culminación del proceso depurador y podían estos afectar a la seguridad de la Red, la empresa “podía ordenar las actuaciones e informaciones de orden interior que se considerasen oportunas y sin perjuicio de que, una vez hubiera sido fallado ya por los tribunales competentes, la Red adoptara en relación con la índole del fallo, la resolución procedente respecto a la permanencia o separación de los inculcados de los cuadros de personal, y de las medidas preventivas de empleo y sueldo si estos empleados fueran finalmente detenidos”⁴¹⁹.

Con estos planteamientos la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles encontraba en esos nuevos elementos de juicio argumentos que aconsejaban la reapertura de un cierto número de expedientes depuradores que presentaban diferentes casuísticas. Así se encontraban casos de empleados que no cumplían las sanciones impuestas por influencia de algunos superiores, los cuales incluso habían sido los encargados de instruir sus respectivos expedientes. Otros, habían sido separados y trabajaban en contratas ferroviarias, por

⁴¹⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial dispuesta por la Jefatura del Servicios Militar de Ferrocarriles*. Caja 262.

⁴¹⁵ Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 11 de abril de 1941.

⁴¹⁶ Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 16 de marzo de 1943.

⁴¹⁷ Según se exponía en la Orden Circular de 1 de julio de 1941, por la que se disponía la obligatoriedad de informar al Tribunal especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo, de los cargos relacionados con actividades masónicas o comunistas que aparezcan en los expedientes de depuración político-social. Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 8 de julio de 1941.

⁴¹⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial...* Doc. cit.

⁴¹⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial...* Doc. cit.

influencia también de algunos superiores. Además, esos mismos superiores también habrían colocado a trabajadores separados de otras empresas, como Telefónica para su empleo como agentes eventuales en su división eléctrica. En otros expedientes faltaban informes de antecedentes políticos y se había constatado después que los agentes en cuestión habían estado afiliados a partidos políticos o habían colaborado con “los rojos”. Estas circunstancias habrían provocado que algunos trabajadores que habían ocultado antecedentes hubieran ascendido a puestos de responsabilidad en la recién constituida RENFE. Incluso algunos de ellos habían hecho ocultar las pruebas de sus expedientes, ya que trabajaban en los propios juzgados depuradores⁴²⁰. Otros trabajadores, no habrían cumplido con la sanción de traslado y habrían solicitado una excedencia para emplearse después en una contrata. Todos estos casos serían perseguidos con cierta diligencia a partir de 1943⁴²¹.

Los expedientes cuya reapertura interesaba a la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, según consta en una nota firmada por Luis Boix el 10 de abril de 1943⁴²², se podían agrupar entonces en dos tipos de casos. Por una parte, aquellos en los que no se hubiera cumplido o se hubiera desvirtuado de una u otra forma, la eficacia de la sanción impuesta. Se señalaba que en esta casuística se encontrarían aquellos agentes que, habiendo sido separados, trabajaban en el ámbito ferroviario en empresas contratistas, a los que se consideraba que tendrían que cesar inmediatamente. Y, por otra, aquellos expedientes en los que se tenían que incorporar cargos que no habían aparecido anteriormente, y que, por lo tanto, no pudieron tenerse en cuenta en la resolución adoptada.

Como muestra de esta revisión y seguimiento de los casos apuntados, en cuanto al personal depurado que después se empleó en contratas ferroviarias, la dirección general de RENFE remitió el 15 de abril de 1943 una nota dirigida a las divisiones y servicios y secretarías del Consejo y direcciones advirtiéndole de que “a las órdenes de contratistas o concesionarios de la RENFE venían trabajando individuos que fueron sancionados con la baja definitiva o que aún no habían solicitado el reingreso, temiendo las consecuencias previsibles de su destacada actuación marxista”. Según Javier Marquina, por entonces director general de RENFE, esto “desvirtuaba la eficacia de la labor depuradora y entrañaba un peligro para la compenetración de nuestros agentes con el espíritu y postulados del Nuevo Estado”. Por ello, mediante el escrito se instaba a los servicios y divisiones a que “requiriesen a los contratistas a que prescindieran de los individuos mencionados” y a que, “a partir de ahora informaran de los antecedentes del personal a sueldo en la contrata”. También se mencionaban aquellos casos de agentes sancionados que habían solicitado excedencia para evitar cumplir con determinadas sanciones, como era la de traslado. Del mismo modo, se requeriría a los servicios para que los contratistas procedieran de igual forma que con los separados⁴²³.

Entre las contratas sobre las que el dirección general de RENFE puso su atención se encontraban Aplicaciones Cianhídricas, S.L., Española de Desinfección, S.A., Ángel Ruiz Rey, que prestaba servicios de portería en el dispensario de Madrid-Atocha, y las contratas

⁴²⁰ En este caso se encontraba LPH, jefe de la División Comercial, al que se le reabrió expediente en 1943 al recaer sobre él sospechas de su actuación durante la Guerra Civil y durante los procesos de depuración que le siguieron. Parece ser que bajo su influencia hizo que se ocultaran algunas pruebas y facilitó a algunos expedientados su reinserción en la vida laboral, bien dentro de la empresa o fuera de la misma. Parece ser que durante el mes de julio de 1943 hubo un intento de detención del citado LPH. Según un breve informe que existe de él se dice que, “aunque se le consideraba de ideología de izquierdas antes del Movimiento, durante éste y desde su iniciación se mostró afecto al mismo”. Pero ahora se le acusaba de ser “antiguo militante de Izquierda Republicana y partidario del triunfo inglés en la Segunda Guerra Mundial”. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de depuración facilitados a D. Luis Boix*. Caja 262.

⁴²¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial...* Doc. cit.

⁴²² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial...* Doc. cit.

⁴²³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial...* Doc. cit.

que prestaban servicios en los economatos de Madrid, Barcelona y León (Blanco, Ayxela y Castaño, respectivamente)⁴²⁴.

Con fecha 25 de mayo de 1943 una nueva disposición de la Dirección General de RENFE, referida al asunto de los sancionados empleados en contratas ferroviarias, suavizaba bastante la resolución del 15 de abril de 1943 ya que consideraba que:

“...la aplicación con carácter general y sin excepción de tal medida podía entrañar en algunos casos excesiva severidad, bien porque los interesados, habiendo asimilado el espíritu de la carta de la Dirección de la antigua Compañía del Norte D.P. núm. R.S./940 de 10 de enero de 1940, observen buena conducta y den patentes pruebas de un sincero cambio de actitud o ya porque su eventual peligrosidad no pudiera encontrar campo de acción por la índole del trabajo que ejecuten, la mencionada Circular ha de entenderse rectificada en el sentido de que los contratistas deberán enviar relación a las Divisiones de que dependan de cuantos trabajadores tengan a los que pueda afectar lo dispuesto, expresando nombres de los mismos, apellidos, edad, lugar donde trabajan y función que realizan, absteniéndose de despedir con tal motivo a ninguno de ellos y dejando sin efecto los ceses que por aplicación con carácter general de la referida Circular, hubieran ordenado. Las Divisiones y Servicios transmitirán dichos datos a personal y Asistencia Social, para que se practiquen las actuaciones necesarias y se proponga la resolución que proceda adoptar con carácter particular en cada caso, que oportunamente se comunicará para su cumplimiento a los Contratistas interesados”⁴²⁵.

Se desconoce el porqué del cambio de actitud con respecto al personal de contrata. Se podría apuntar como motivo el hecho de que muchas de las actividades contratadas a estas empresas requerían de cierta especialización ferroviaria, que no era fácil de encontrar en el mercado externo de trabajo. Los contratistas ferroviarios, aprovechando la especial coyuntura que se originó como consecuencia de los procesos de depuración, pudieron encontrar en ese mercado externo a un buen contingente de ferroviarios separados del servicio a partir de dichos procesos, que contaban además con formación y experiencia laboral. Algo evidentemente inusual en otros momentos, ya que era habitual que muchas de las categorías laborales existentes en las empresas ferroviarias se fueran nutriendo a partir de los propios mecanismos internos de movilidad vertical existentes en el seno de las mismas empresas. Si las contratas ferroviarias se hubieran visto definitivamente impedidas a contratar a estos trabajadores, el servicio que prestaban se hubiera resentido y los compromisos recogidos en los contratos establecidos con la RENFE hubieran sido muy difíciles de cumplir. Recordemos que será durante estos años cuando se seguirán ejecutando importantes obras de reconstrucción para reparar las instalaciones ferroviarias dañadas durante la Guerra Civil, muchas de estas obras pudieron ser acometidas con el aprovechamiento de la mano de obra que constituían los miles de penados políticos que redimían condena trabajando en dichos tajos⁴²⁶. Durante este período además se acometerían proyectos de ingeniería ferroviaria de relevancia para la dotación de nuevos activos en la red, como fue, por ejemplo, la electrificación de los tramos entre Madrid, Ávila y Segovia.

No obstante, ante la reapertura de expedientes impuesta por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles y tras decretarse nuevas sanciones, algunos de estos trabajadores interpondrían demandas ante la Magistratura de Trabajo. Así consta en un escrito remitido por

⁴²⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial...* Doc. cit.

⁴²⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial...* Doc. cit.

⁴²⁶ Véase LAFUENTE, Isaías (2002). *Esclavos por la patria: la explotación de los presos por el franquismo*. Madrid, Ed. Temas de Hoy.

Mario Viani, Ingeniero jefe de la División Eléctrica de RENFE y dirigido al Servicio de Asuntos Sociales con fecha 6 de junio de 1945⁴²⁷.

Otra de las cuestiones que también interesaron al Servicio Militar de Ferrocarriles fueron las posibles consecuencias que, para el servicio, podían darse en determinadas residencias de la red a los que habían llegado destinados un buen número de trabajadores con la sanción de traslado, tras la culminación de su procedimiento de depuración. Esta misma preocupación ya la explicitó el Estado cuando instituyó por esas mismas fechas el Servicio de Libertad Vigilada⁴²⁸. A tenor de una nota emitida por la Autoridad Militar por la coincidencia de casos en las estaciones de Almansa y Chinchilla, ambas en la provincia de Albacete, durante el mes de junio de 1943 la Dirección General de RENFE se interesó por conocer cuántos agentes readmitidos con sanción habían sido destinados a dichas estaciones. Tras recoger los datos de los diferentes servicios se comunicó al Servicio Militar de Ferrocarriles que en Almansa existían en esos momentos 178 agentes, de los cuales 50 tenían sanción, lo que equivalía al 28 por ciento, mientras que en Chinchilla de los 116, 24 de ellos eran ferroviarios sancionados, o sea un 20 por ciento, siendo el servicio de Explotación el que comprendía el mayor número de ferroviarios expedientados. En opinión de Luis Boix no se consideraba necesario distribuir a estos agentes en otros destinos, ya que su número se encontraba dentro de una ratio comprendida entre el 25 y el 30 por ciento, dado que si se procediera a ello se podían generar situaciones análogas en otros destinos. Así se lo comunicó al Coronel jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles, Matías Marcos Jiménez, al que, como militar de carrera, se dirigía en sus cartas como amigo y compañero⁴²⁹.

La actividad del Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE en materia de depuración no sólo se ciñó a dar resolución a las cuestiones planteadas por el Servicio Militar de Ferrocarriles o a responder a las peticiones formuladas por los ferroviarios sancionados. También, se tuvo que ocupar de dar cumplimiento a los acuerdos adoptados por el Comité de Gerencia de RENFE. Así, en el afán de tener completado al máximo el procedimiento depurador, durante esta nueva fase se darían diversas órdenes al respecto. Una de ellas, dictada por el Comité de Gerencia de RENFE el 16 de marzo de 1943, ordenaba iniciar el proceso de depuración a todo aquel agente que se encontrara en situación de excedencia en algunas de las líneas. Prácticamente un mes más tarde el mismo comité, con fecha 27 de abril de 1943, ordenaría que aquellos agentes que por causa de fuerza mayor (se refería, básicamente, a aquellos que sufrían penas de prisión), no hubieran solicitado el reingreso en las líneas en la que prestaban servicio y no hubiesen sido por tal causa depurados, sólo se les practicaría la depuración siempre que hubiesen solicitado su reingreso, cuando, desde que desapareció la causa de fuerza mayor y hasta la solicitud del mismo, no hubiesen transcurrido un lapso de tiempo mayor que el que los reglamentos, circulares o normas de dichas líneas, tenían fijado para considerar al agente de baja en el servicio por abandono de destino. Por ello, se ordenó a Boix que exigiera a todos aquellos agentes que hubieran estado cumpliendo condena en prisión o en campos de concentración, así como a todos aquellos que hubiesen regresado del extranjero, que acompañaran a su solicitud de reingreso la certificación de la orden de libertad en la que constara la fecha de su salida del centro de internamiento, o bien, el documento de la presentación ante las autoridades tras su regreso a España. Los plazos fijados en las distintas reglamentaciones de las líneas incorporadas, para considerar a los

⁴²⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Correspondencia sobre depuración especial...* Doc. cit.

⁴²⁸ Decreto de 22 de mayo de 1943, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 10 de junio de 1943.

⁴²⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de depuración facilitados a D. Luis Boix*. Caja 262. Sobre la convivencia en los poblados ferroviarios durante la posguerra, véase POLO MURIEL, Francisco (2005). "El poblado ferroviario como espacio de convivencia y trabajo: sociedad y cultura". En CUÉLLAR VILLAR, Domingo, JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco (coords.) (2005). *Historia de los Poblados Ferroviarios en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 153-210.

agentes de baja por abandono de destino, no eran homogéneos y diferían de los ocho días establecidos en MZA y en otras líneas menores, a los cinco días en el Central de Aragón, los cuatro en Oeste, Lorca a Baza y Águilas, Alcantarilla a Lorca y en el Baza a Guadix cuatro días, terminando por los tres en Andaluces y en Norte⁴³⁰.

Detrás de todos estos procedimientos administrativos se encontraba una creciente necesidad de mano de obra especializada que el régimen militar había expulsado de las empresas y que comenzará, a partir de estos años, a demandar para su reincorporación al mercado de trabajo. Prueba de ello serían las disposiciones publicadas durante el año 1943, como el decreto sobre tramitación de indultos⁴³¹ o el de creación del Servicio de Libertad Vigilada⁴³², instrumento con el que se pretendía la “reinserción en la sociedad” de los que abandonaban los presidios en calidad de libertad provisional, facilitándoles un trabajo a aquellos que estuviesen en paro, distribuyéndoles por el territorio en caso de que el número de ex convictos residentes en una misma población alcanzase una cifra que pudiera ser un “inconveniente para el orden público” y dotándoles de una tarjeta de identidad que les acreditaba como sujetos en condición de libertad vigilada por la junta local que existía para tal efecto en cada municipio. En el ámbito de los ferrocarriles, a través de la recopilación de fichas personales utilizadas para el desarrollo del presente estudio, se han identificado hasta 682 trabajadores que tuvieron esa condición, de los cuales 322 pertenecieron a MZA, 106 a Andaluces, 35 a Oeste, 17 a Norte, 3 al Central de Aragón, y 1 a los Ferrocarriles Económicos, mientras que de los 198 restantes se desconoce la compañía de procedencia.

El régimen disfrazaría los preámbulos de todas estas disposiciones legislativas con un lenguaje benevolente hacia aquellos que delinquieron contra el nuevo orden establecido durante la contienda civil⁴³³, como, por ejemplo, el emitido en el Decreto del 22 de mayo de 1943⁴³⁴ por el que se aclaraba el concepto de penas accesorias aplicables a los condenados por delitos derivados de la rebelión marxista. Mediante esta nueva disposición se intentaba facilitar la reincorporación a la actividad profesional anterior a aquellos trabajadores que hubieran obtenido la libertad provisional, pero sobre los que existieran penas accesorias como las de inhabilitación absoluta para desempeñar su anterior puesto de trabajo. La orden abría la posibilidad para que el interesado expusiera su situación ante el Ministerio de Justicia, para lo cual se creó una comisión al efecto que estudiaría cada caso y establecería un dictamen al respecto. No obstante, el Decreto recordaba que las prescripciones de esta disposición no podrían invalidar los acuerdos sobre depuración de funcionarios dictados por los respectivos ministerios⁴³⁵.

Con esta última disposición legislativa parecía que empezaban a quedar atrás órdenes, como la decretada el 22 de julio de 1941⁴³⁶ y firmada por el entonces subsecretario de la Presidencia Luis Carrero Blanco, por la que se venían a unificar criterios en torno a las penas impuestas por los tribunales sobre los funcionarios, ya que se llegó a estimar la posibilidad de que dichas penas fueran conmutadas o fueran revisadas por otras menores y mediante esta orden de julio de 1941 se quería alertar a los jueces depuradores que ejercían en las

⁴³⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de depuración facilitados a D. Luis Boix*. Caja 262.

⁴³¹ Decreto de 2 de marzo de 1943 por el que se disponía que los expedientes de indulto particular tramitados a favor de penados sentenciados por delitos cometidos con ocasión del “Alzamiento Nacional”, se tramitasen aún cuando los recurrentes no tuviesen cumplida la mínima parte de pena que las disposiciones vigentes establecían. Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 16 de marzo de 1943.

⁴³² Decreto de 22 de mayo de 1943, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 10 de junio de 1943.

⁴³³ Véase por ejemplo la Ley de 2 de marzo de 1943 sobre reconocimiento y abono de haberes pasivos a funcionarios civiles y militares que, habiendo sido condenados, se encuentren en libertad provisional. Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* con fecha 16 de marzo de 1943.

⁴³⁴ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* con fecha 3 de junio de 1943.

⁴³⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de depuración facilitados a D. Luis Boix*. Caja 262.

⁴³⁶ Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* con fecha 23 de julio de 1941.

administraciones y empresas públicas para que, antes de resolver algún expediente y teniendo en cuenta las incidencias que se hubieran dado (conmutaciones o revisiones por otra inferior), se aseguraran si continuaban en vigor las penas accesorias que se habían decretado junto a las penas primitivas con el fin de que tuviesen, en el orden administrativo, el debido efecto, previsto para cada una de ellas en el Código Penal⁴³⁷.

Estas inflexiones en el tratamiento que el régimen comenzaba a dar a la cuestión de los represaliados desembocarían en la promulgación del decreto de 13 de abril de 1945⁴³⁸, por el que se consideraba, según su preámbulo, “cumplida en su esencia la finalidad atribuida a la Jurisdicción especial de responsabilidades políticas derivadas de la subversión marxista”⁴³⁹, y declaraba, por tanto, caducada la legislación reguladora de las responsabilidades políticas. Según Alejandro, la fecha de esta disposición hay que enmarcarla en el contexto de los acontecimientos internacionales, sobre todo, la derrota de las potencias del Eje, y la necesidad del Régimen de ofrecer una nueva imagen menos alejada de los principios que inspiraban la política de las naciones vencedoras de la Segunda Guerra Mundial⁴⁴⁰.

El decreto de 13 de abril de 1945, como ya se hiciera también con la reforma de esta misma Ley, aprobada en 1942⁴⁴¹, derivaba las responsabilidades nacidas de los delitos que antes se contemplaban en la Ley de Responsabilidades Políticas a los tribunales ordinarios. Una orden posterior, de 27 de junio del mismo año, en la que se recogían las normas para el cumplimiento del decreto de supresión de dicha jurisdicción especial⁴⁴², crearía una comisión liquidadora de responsabilidades políticas, que se ocuparía de poner fin a los expedientes aún no resueltos⁴⁴³. En el caso de RENFE, aparte de las tramitaciones y revisiones de expedientes que seguirían realizando desde el Servicio de Personal y Asistencia Social⁴⁴⁴, lo más destacado hasta la reapertura de una nueva fase para la solicitud del reingreso, promovida por la publicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950, sería la aprobación, por parte del Consejo de Administración de RENFE, en su sesión de 30 de diciembre de 1949, de la recuperación de los sueldos a aquellos agentes que, habiendo sido readmitidos con las sanciones de inhabilitación temporal para ascensos de sueldo por años de servicio, con postergación para el ascenso, con rebaja de sueldo o con rebaja de puestos en el escalafón y que como consecuencia de ello se encontrasen en su categoría con un sueldo inferior al que les hubiera correspondido en la misma a primero de enero de 1950. No obstante, la aplicación de esta medida no podía determinar, en ningún caso, la modificación de la categoría que tuviesen los interesados en la fecha indicada⁴⁴⁵.

8.1.2. Los resultados cuantitativos del proceso de depuración durante la década de 1940

Una vez analizado el procedimiento depurador en las cuatro principales compañías y habiendo observado las diferencias cuantitativas que presentan las distintas fuentes primarias consultadas no podemos afirmar que exista un balance numérico definitivo sobre el que podamos decantarnos, en detrimento de los que proporcionan otras fuentes. Podemos decir,

⁴³⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Informes de depuración facilitados a D. Luis Boix*. Caja 262.

⁴³⁸ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* con fecha 25 de abril de 1945.

⁴³⁹ Decreto de 13 de abril de 1945 por el que se suprime la Ley de Responsabilidades Políticas. Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* con fecha 25 de abril de 1945.

⁴⁴⁰ ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). *Op. cit.*, p. 109.

⁴⁴¹ Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 7 de marzo de 1942.

⁴⁴² Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 29 de junio de 1945.

⁴⁴³ ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). *Op. cit.*, p. 109.

⁴⁴⁴ Aunque, a través de los fondos documentales que se conservan en el AHF y en el CDMH no se puede realizar un seguimiento de dichas tramitaciones ni de su resultado.

⁴⁴⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE, Antecedentes 1960*. Caja 187.

eso sí, que todas las fuentes utilizadas son válidas, que responden a un determinado momento dentro del procedimiento depurador y que ese ha sido el principal argumento para su recopilación y utilización en la presente investigación.

Tras la anterior aclaración, si atendemos al número de expedientes personales que se incoaron en las principales compañías ferroviarias de vía ancha y que hoy en día se conservan en el CDMH de Salamanca, encontraríamos que durante la década de 1940 serían 7.400 los trabajadores que causaron baja en estas cuatro compañías a partir de la promulgación de la Ley de Depuración de Funcionarios. Como ya hemos venido estudiando, además de la separación definitiva del servicio se dictaron también un importante número de sanciones laborales que, aunque no supusieron la pérdida del empleo sí conllevaron traslados, rebajas de sueldo, postergaciones para el ascenso, etc. Todo ello significó un importante quebranto para las trayectorias profesionales de muchos ferroviarios españoles. Si nos atenemos al número de expedientes con sanción abiertos durante la década de 1940 por los diferentes juzgados de empresa y juntas depuradoras nos encontramos con un total de 15.350 empleados que se vieron obligados a cumplir las sanciones impuestas por sus respectivas compañías de procedencia, tras la confirmación de las mismas por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas, entre los que se incluyen también los 1.000 expedientes abiertos como consecuencia de las readmisiones con sanción aprobadas por la autoridad militar franquista en Norte.

Pero no todos los reingresos llevaron aparejados una sanción. De hecho, 33.200 trabajadores, que tuvieron que pasar por el difícil trámite de ser sometido a expediente por los diferentes juzgados, comisiones o juntas depuradoras, finalizaron el proceso sin sanción alguna, pudiéndose incorporar nuevamente a su actividad laboral. Y cerca de otros 15.000 tuvieron que pasar, durante el período bélico, por el tamiz de la autoridad militar para poder ser readmitidos sin sanción en Norte. Por último, aproximadamente un millar de pensionistas se vieron también afectados por el proceso depurador. Algunos de ellos serían jubilados como sanción y otros, que alcanzarían la edad de jubilación durante la Guerra Civil, tuvieron que dar explicaciones de su actuación durante el conflicto armado mediante la apertura del correspondiente expediente de depuración.

La suma de los parciales anteriormente expresados por separado, más otros reconocidos como fallecidos e incluso cerca de cuatro mil considerados como no depurados, arrojaría un total de 76.572 ferroviarios de las cuatro principales compañías de vía ancha que, según los expedientes conservados, se vieron sometidos al control de los órganos de depuración creados durante y tras la guerra por el franquismo. En el siguiente cuadro se recogen todas las casuísticas anteriormente expuestas.

Cuadro 8.1. Distribución del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración en Norte, MZA, Oeste y Andaluces, atendiendo al número de expedientes personales incoados

Casuísticas	Norte	%	MZA	%	Oeste	%	Andaluces	%	Total	%
Separación Definitiva	4.750	11,77	1.500	5,47	250	8,06	900	15,78	7.400	9,66
Reingresados con sanción	7.150	17,71	6.100	22,26	650	20,97	1.450	25,42	15.350	20,05
Reingresados con sanción de Zona Nacional	1.000	2,48		0,00		0,00		0,00	1.000	1,31
Jubilados con sanción	300	0,74		0,00	400	12,90		0,00	700	0,91
Total Depurados Sancionados	13.200	32,70	7.600	27,74	1.300	41,94	2.350	41,19	24.450	31,93

Capítulo 8. La centralización del procedimiento depurador en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (1941-1975)

Casuísticas	Norte	%	MZA	%	Oeste	%	Andaluces	%	Total	%
Reingresados sin sanción	11.800	29,23	18.000	65,69	1.000	32,26	2.400	42,07	33.200	43,36
Reingresados sin sanción de Zona Nacional	14.867	36,83		0,00		0,00		0,00	14.867	19,42
Jubilados sin sanción	100	0,25		0,00		0,00		0,00	100	0,13
No depurado	400	0,99	1.800	6,57	750	24,19	955	16,74	3.905	5,10
Fallecidos depurados		0,00		0,00	50	1,61		0,00	50	0,07
Total	40.367	100	27.400	100	3.100	100	5.705	100	76.572	100

Fuente: Expedientes personales conservados en el CDMH de Salamanca.

En cambio, si nos atenemos al número de fichas individuales abiertas durante el procedimiento depurador, fondo documental que venía a tener un carácter complementario al de los expedientes personales incoados (cuantificados en el Cuadro 8.1), el número de ferroviarios que se verían inmersos durante las diferentes fases del mismo en estas cuatro compañías se elevaría a 82.831, tal y como se detalla en el siguiente cuadro. La diferencia principal entre ambos balances estribaría en el número de expedientes finalmente abiertos en el caso de algunas compañías, como es el caso particular de Oeste, que aún abriendo ficha a 7.821 empleados sólo llegaría a incoar 3.100 expedientes personales.

Cuadro 8.2. Distribución del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración en Norte, MZA, Oeste y Andaluces, atendiendo a las fichas individuales abiertas por los juzgados de empresa durante el desarrollo del procedimiento depurador

Casuísticas	Norte	%	MZA	%	Oeste	%	Andaluces	%	Total	%
Separación Definitiva	5.521	13,11	1.478	5,41	345	4,41	627	11,27	7.971	9,62
Reingresados con sanción	7.300	17,34	5.583	20,42	622	7,95	1.313	23,60	14.818	17,89
Reingresados con sanción de Zona Nacional	910	2,16		0,00		0,00		0,00	910	1,10
Jubilados con sanción	268	0,64		0,00		0,00		0,00	268	0,32
Sanción desconocida	21	0,05	9	0,03	431	5,51		0,00	461	0,56
Total Depurados Sancionados	14.020	33,30	7.070	25,86	1.398	17,87	1.940	34,87	24.428	29,49
Reingresados sin sanción	13.366	31,74	18.824	68,85	6.423	82,13	3.623	65,13	42.236	50,99
Reingresados sin sanción de Zona Nacional	14.385	34,16		0,00		0,00		0,00	14.385	17,37
No depurado	336	0,80	1.446	5,29		0,00		0,00	1.782	2,15
Total	42.107	100	27.340	100	7.821	100	5.563	100	82.831	100

Fuentes: Fichas individuales abiertas durante el procedimiento depurador en las antiguas compañías conservadas en el CDMH de Salamanca.

A través del anterior cuadro podemos observar cómo las dos compañías para las que hemos podido establecer de manera completa la distribución territorial del procedimiento depurador (Norte y Oeste) presentaron diferencias porcentuales bastante apreciables. En el

caso de Norte se constata que su procedimiento depurador tuvo consecuencias desfavorables para el 33,30% de su plantilla, de los cuales el 13,11% sufrirían la imposición de la sanción máxima. Las cifras registradas en Norte se aproximan bastante a los resultados alcanzados en el Servicio de Correos, en donde se registró un volumen aproximado de sanciones, en este caso superior, al afectar éstas a un 34,72% de la plantilla de dicho servicio estatal, uno de los valores más altos alcanzados entre los cuerpos de administración pública hasta ahora estudiados⁴⁴⁶. Por ello, el resultado alcanzado en Norte se situaría entre los casos de empresas concesionarias del Estado con mayor incidencia de sanciones vinculadas al procedimiento depurador. Alejados de estos datos porcentuales se sitúa en cambio el personal que fue objeto de depuración en Oeste. En este caso el 17,87% recibió algún tipo de sanción, ascendiendo al 4,41% los empleados que fueron separados definitivamente del servicio.

Si utilizamos los datos obtenidos a partir de la explotación de las fichas personales en las compañías MZA y Andaluces con respecto a la plantilla existente en ambas en 1935 obtendríamos entonces los siguientes resultados porcentuales que se ofrecen en el siguiente cuadro.

Cuadro 8.3. Distribución del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración en MZA y Andaluces respecto al número total de empleados en 1935

Casuísticas	MZA	%	Andaluces	%
Separación Definitiva	1.478	4,32	627	5,71
Reingresados con sanción	5.583	16,31	1.313	11,96
Sanción desconocida	9	0,03	-	-
Total Depurados Sancionados	7.070	20,66	1.940	17,67
Reingresados sin sanción	18.824	55,00	3.623	33,01
No depurado	1.446	4,23	-	-
Total Fichas identificadas	27.340	79,89	5.563	50,68
Número de empleados en 1935	34.224	100	10.976	100

Fuentes: Fichas individuales abiertas durante el procedimiento depurador en las antiguas compañías conservadas en el CDMH de Salamanca. Para el dato del número total de empleados en 1935, AFET.

En el caso de MZA apreciamos como singularidad el hecho de que, a diferencia de Norte, el 79,89% de su plantilla, referida al año 1935, sería sometida al procedimiento depurador. Del conjunto de trabajadores sometidos al mismo en MZA, el 20,66% recibiría alguna sanción, de los cuales el 4,32% fueron finalmente separados del servicio. Dichos valores contrastan con los alcanzados en Norte y denotan las diferencias de criterio y de rigidez normativa que parece que debieron de existir entre los procedimientos llevados a cabo en ambas compañías. En cambio, en el caso de Andaluces, el volumen de los ferroviarios afectados por el procedimiento, si los referimos también con respecto a los datos de su plantilla en 1935, se elevaría al 50,68%. De dicho total un 17,67% recibirían sanciones, alcanzando un valor porcentual muy similar al obtenido en la compañía Oeste, compañía con la que, como bien sabemos, se encontraba integrada desde mayo de 1936. Del total de empleados el 5,71% recibirían la sanción de separación definitiva, siendo este último valor tan sólo un 1,30% superior al obtenido para esa misma casuística en Oeste.

Con el procedimiento depurador culminado, aunque sólo temporalmente tras cerca de una década de actividad, el ferrocarril español, de la mano de la recién constituida RENFE, iniciaba una nueva etapa con un importante déficit en materia de recursos humanos. Según los

⁴⁴⁶ BORDES MUÑOZ, Juan Carlos (2003). *Op. cit.*

datos que la propia empresa pública daría a conocer en una nota elaborada a finales de 1973 por el Jefe de Normas Laborales y Expedientes, las bajas definitivas generadas a raíz del procedimiento depurador ascendían a 6.782, correspondiendo a Norte 5.078 (equivalente al 74,87%), a MZA 1.058 (15,60%), a Andaluces 482 (7,11%) y a Oeste 164 (2,42%)⁴⁴⁷. Consideramos que la diferencia existente, entre las cifras de bajas definitivas que indican tanto los expedientes personales conservados como las fichas personales abiertas durante el procedimiento depurador, con respecto a las facilitadas por RENFE en 1973, estriba en el hecho de que, una vez que la Jefatura de Personal y Asistencia Social de RENFE asumiera el asunto de los depurados dentro de sus tareas y obligaciones de carácter ordinario, se producirían nuevos reingresos de personal por diferentes motivos, principalmente a raíz de las revisiones de expedientes que se seguirían tramitando y por las reincorporaciones de aquellos trabajadores que, una vez cumplida la condena impuesta por los tribunales militares, solicitaron su readmisión en la empresa pública. Sobre esta nueva etapa los fondos documentales que se conservan en el AHF y en el CDMH no contienen toda la información que nos permita realizar un seguimiento pormenorizado de los movimientos del personal, clasificado como depurado, hasta la reapertura del procedimiento con motivo de la publicación de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950.

El número de bajas definitivas sería cubierto, sólo en parte, por la mano de obra que aportaron las contratas ferroviarias, en su labor de reconstrucción de infraestructuras, y por las plazas vacantes que el Consejo de Administración de RENFE fue poniendo a disposición de excombatientes⁴⁴⁸, excautivos, mutilados y familiares de las víctimas fallecidas en el bando nacional, en cumplimiento de la Ley de 25 de agosto de 1939, por el que se reservaba el 80 por ciento de las vacantes en las categorías inferiores de las plantillas de los diferentes servicios de ministerios, diputaciones, municipios y corporaciones que realizasen, explotasen o fuesen concesionarias de servicios públicos⁴⁴⁹. Como indica Sebastián Martín, el objetivo de la incorporación a la función pública de los colectivos acogidos a la Ley de 25 de agosto de 1939, era construir una administración compuesta por “un personal sometido al poder o identificado con éste no sólo por afinidad ideológica sino incluso por gratitud vasalla”⁴⁵⁰, correspondiendo al literal del Título XVI del Fuero del Trabajo, en el que se establecía que el “Estado se compromete a incorporar la juventud combatiente a los puestos de trabajo, honor o de mando, a los que tiene derecho como españoles y que han conquistado como héroes”⁴⁵¹.

El presente estudio no ha alcanzado a indagar en qué medida fue aplicada esta disposición en el ámbito de los ferrocarriles españoles y qué consecuencias tuvo para el funcionamiento y la operatividad del servicio ferroviario. La única fuente disponible para conocer el número de admitidos por esta vía de acceso a la empresa pública RENFE son las actas de su Consejo de Administración, desconociéndose la información que podrían contener otras que no están actualmente disponibles para su consulta pública, como son los expedientes personales de aquellos trabajadores que ingresaron tanto en las compañías privadas como en RENFE durante la posguerra, mediante los cuales se podrían llegar a verificar los puestos y vacantes ocupados y el tiempo de permanencia en los mismos.

⁴⁴⁷ RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario “YA”...* Doc. cit.

⁴⁴⁸ Sobre los excombatientes franquistas, véase la obra de ALCALDE, Ángel (2014). *Los excombatientes franquistas: la cultura de guerra del fascismo español y la Delegación Nacional de Excombatientes (1936-1965)*. Prensas de la Universidad de Zaragoza.

⁴⁴⁹ Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 1 de septiembre de 1939.

⁴⁵⁰ MARTÍN, Sebastián (2009). “Génesis y estructura del “Nuevo” Estado”, pp. 109. En FERNÁNDEZ-CREHUET LÓPEZ y GARCÍA LÓPEZ, Daniel J. *Derecho, memoria histórica y dictaduras*. Granada. Ed. Comares.

⁴⁵¹ Decreto de 9 de marzo de 1938, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 10 de marzo de 1938.

No obstante, conociendo las características y la idiosincrasia del trabajo en el ámbito ferroviario, entendemos que la aplicación de esta norma en este modo de transporte se encontraría bastante limitada a determinadas categorías laborales que no tuvieran, en principio, una relación directa con la realización de tareas operativas en la red, dadas las aptitudes físicas que se requerían para los trabajadores que se empleaban en ellas. Los estudios que se han llevado a cabo hasta ahora sobre la aplicación de esta ley en diferentes ámbitos de la administración indican que algunos excombatientes tuvieron que ser relevados de sus puestos al no contar con las aptitudes que se exigían y requerían para las plazas que fueron a ocupar, así se verifica en el estudio realizado sobre la depuración de los funcionarios públicos de la Diputación Provincial de Vizcaya entre los años 1937 y 1939⁴⁵².

A lo largo de los casos analizados dentro del ámbito ferroviario hemos podido comprobar cómo aquellos trabajadores que mantuvieron sus puestos, con o sin sanción, lo hicieron, en buena medida, por acomodarse de forma obligada a una nueva situación que les permitió, al menos, seguir vinculados a sus empleos en unos momentos de importantes dificultades económicas y una elevada carestía en los bienes de consumo más básicos. La complejidad del servicio ferroviario, la necesidad de contar con personal especializado para una correcta operación del mismo y el nuevo contexto político y económico que se abrió tras la terminación de la Segunda Guerra Mundial hicieron que el Estado se replantea una serie de aspectos que tenían mucho que ver con la modernización progresiva de su sistema ferroviario y la dinamización económica del país. Es por ello por lo que, pocos años después, la cuestión de los represaliados volvería a estar presente en las mesas de los órganos de decisión del régimen, empezando por un nuevo actor, la Organización Nacional-Sindicalista del Estado o sindicato vertical, instrumento al servicio del Estado, reconocido como Corporación de derecho público por el Fuero del Trabajo y dirigido por militantes de la FET y las JONS, cuyo principal cometido sería el “conocer los problemas de la producción y proponer sus soluciones subordinándolas al interés nacional”⁴⁵³. Como veremos a continuación, el sindicato vertical será el que promoverá la reinserción de estos represaliados y elevará posteriormente sus propuestas a los despachos ministeriales, iniciándose así una nueva etapa que llevará consigo una reapertura del procedimiento, el cual se desarrollará finalmente entre los años 1950 y 1957 y que pasaremos a abordar a partir del siguiente epígrafe.

8.2. La apertura del proceso de readmisiones en la década de 1950

La cuestión de los represaliados en RENFE volvería a estar presente durante casi la toda década de 1950 a partir de la publicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950, mediante la cual se autorizaba a RENFE a recibir y a examinar las instancias de solicitud de reingreso que presentaran los agentes que fueron separados por el proceso de depuración iniciado a partir de la promulgación de la Ley de Depuración de Funcionarios. Esta reapertura del proceso permitió que se reincorporaran a sus antiguos empleos un importante número de los trabajadores que lo solicitaron, aunque también serían denegadas un porcentaje relevante de esas solicitudes.

Estas reaperturas de procedimientos no fueron exclusivas del sector ferroviario. Al igual que en ferrocarriles, en la década de 1950 también se dictarían normas similares para el funcionariado, como sucedió con el vinculado a la enseñanza, a partir de la publicación del

⁴⁵² Véase BADIOLA ARIZTIMUÑO, Ascensión (2010). “La depuración de los funcionarios públicos de la Diputación Provincial de Vizcaya (1937-1939)” pp. 397-415. En *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie V. Historia Contemporánea, t 22, 2010.

⁴⁵³ Véase articulado del Título XIII del Fuero del Trabajo. Decreto de 9 de marzo de 1938, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 10 de marzo de 1938.

Decreto de 24 de diciembre de 1952, encaminado a solucionar las sanciones accesorias impuestas al personal docente, como consecuencia de la Ley de depuración de funcionarios de 10 de febrero de 1939⁴⁵⁴. En el caso del Servicio de Correos las revisiones de expedientes se producirían durante el período comprendido entre 1956 y 1969⁴⁵⁵.

A continuación profundizaremos en las motivaciones que impulsaron la reapertura del procedimiento y analizaremos el desarrollo y el resultado del mismo hasta su conclusión a la altura de 1957.

8.2.1. Los antecedentes previos a la publicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950

El proceso de readmisiones decretado el 24 de julio de 1950 contó con una fase previa de estudio y de reflexión que sirvió a las autoridades franquistas para diseñar un procedimiento para la readmisión de antiguos empleados en situación de separación definitiva a raíz de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939 y del Decreto de 1 de septiembre del mismo año por el que se extendió la aplicación de dicha ley a las empresas concesionarias de servicios públicos. El estudio de lo que será después la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950 coincidirá en el tiempo con uno de los principales hitos de la por entonces reciente historia de la empresa pública RENFE, como fue la puesta en marcha del Plan General de Reconstrucción y Reformas Urgentes, aprobado en 1949 durante la etapa de Rafael Benjumea Burín, Conde de Guadalhorce, como Presidente del Consejo de Administración de RENFE, plan que precisaría de importantes recursos económicos y humanos para su acometimiento⁴⁵⁶.

En dicho contexto, en junio de 1947, la Comisión Ejecutiva Permanente del Congreso Nacional de Trabajadores, presidida por el Delegado Nacional de Sindicatos, adoptó el acuerdo de solicitar el reingreso en sus puestos de trabajo de todos los sancionados por motivos político-sociales. Dentro de las recomendaciones que hicieron llegar al gobierno, se indicaba que esta medida “perseguía liquidar de la esfera laboral las consecuencias de la depuración política-social, definiendo la situación profesional y los derechos a todos los efectos de los trabajadores sancionados, sin perjuicio para los que no lo fueron y sin que al reintegrarlos a sus puestos resultasen en mejor situación que aquellos otros que fueron objeto de sanciones inferiores a la de despido”⁴⁵⁷.

⁴⁵⁴ Según Alejandro, hubo que esperar para ello la llegada al Ministerio de Educación del demócrata-cristiano Joaquín Ruiz-Giménez, que hasta ese momento había ejercido como embajador ante la Santa Sede. De hecho el decreto se firmó el 24 de diciembre de 1952 (publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 26 de diciembre de 1952). En el caso del personal de la enseñanza se estableció que fuesen anuladas las sanciones de carácter accesorio de todos aquellos funcionarios que fueron paulatinamente reincorporados al servicio activo y que hubiesen demostrado con su conducta ser acreedores a este beneficio. En concreto, aquellos que llevaran cinco años de servicio activo y sin nota desfavorable en su conducta durante dicho tiempo. Al mismo tiempo a aquellos funcionarios reintegrados al servicio que llevaran desempeñándolo dos años desde su readmisión y cuya sanción hubiese consistido en su traslado a otra provincia distinta de aquella en la que ejercieron anteriormente, se les permitía tomar parte en los concursos de traslado que se convocaran en lo sucesivo, lo que abría la puerta al posible retorno al punto de origen. En ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). “La depuración ideológica en el sistema educativo bajo el franquismo”, p.110. En *El régimen franquista. Dos estudios sobre su soporte jurídico*. Madrid. Ed. Dykinson, S.L.

⁴⁵⁵ Véase BORDES MUÑOZ, Juan Carlos (2003). *Op. cit.*

⁴⁵⁶ MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995). *Op. cit.* Véase también FOLGUERA CRESPO, Pilar (2003). “Tres generaciones de ingenieros”. En FOLGUERA CRESPO, Pilar (Dir.). *El mundo del trabajo en RENFE. Historia oral de la infraestructura*, pp. 45-90. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

⁴⁵⁷ En nota interna de la Dirección General de RENFE, fechada el 5 de febrero de 1948, se indicaba que, con motivo de la toma de posesión del Conde de Guadalhorce como Presidente de la empresa, existía el propósito por parte de los organismos sindicales, de solicitar la adopción de un acuerdo en virtud del cual pudieran

Con estos principios, la Comisión Ejecutiva sugirió al Gobierno las características y la forma que debería darse a esta medida. A juicio de la comisión, la figura jurídica que debía emplearse para esta medida debía ser la del indulto, no la de amnistía, ya que esta última representaba, a juicio de la Comisión Ejecutiva, “el olvido y el desconocimiento completo de las sanciones y de los hechos que las originaron, colocando a los sancionados en la misma situación que los que no lo fueron”. Por otra parte, considerarían a todos los efectos, como tiempo de servicios el período durante el que estuvieron de baja, aunque eran plenamente conscientes de que esta situación provocaría quejas y descontentos entre el personal y podría originar graves perturbaciones⁴⁵⁸.

Se consideraba que tampoco era aconsejable la revisión de los expedientes, ya que los hechos que quedaron comprobados debían considerarse inalterables y cualquier nuevo informe podría desvirtuar los cargos que en su día dieron lugar a las sanciones, considerándose entonces que éstas fueron infundadas, debiendo, por tanto, seguir con el mismo criterio de reparación, antes apuntado respecto a la amnistía. Por ello estimaban que “la medida que se adoptara debía tener carácter de indulto general que, sin olvidar los hechos, perdonara a los sancionados y los reintegrara a la actividad laboral en las mejores condiciones que fuese posible y sin que su reingreso originase perturbaciones o quejas, ni lesionase los derechos de los agentes afectados”⁴⁵⁹.

La comisión consideraba también que esta nueva disposición que se solicitaba debería referirse a las sanciones de despido y alcanzar a todos los separados, ya que las sanciones temporales se consideraban que estaban todas ellas cumplidas y extinguidas. Estas medidas tampoco debían de afectar a los que resultaron jubilados como consecuencia de su expediente de depuración, en consonancia con las facultades que tenían las compañías en base a la edad y años de servicio, decisiones que, según la Comisión Ejecutiva, se acordaron sin atender a la actuación político-social del empleado, si no como medida más conveniente para el servicio. Entendían por ello que a los que se encontraran en dicho caso, sólo tendría que ser modificado el cálculo de la pensión para computarles el tiempo de servicio prestado a los todavía denominados “rojos”⁴⁶⁰.

No obstante, estimaban que para aquellos casos en el que la separación hubiera obedecido a hechos gravísimos como la persecución contra los compañeros o jefes, o delitos comunes reprobables, debería autorizarse a la empresa a someter el caso al organismo que se creara o determinara con los oportunos antecedentes justificativos de las razones por las cuales se excluían a un determinado número de trabajadores de “estas graciabiles y benévolas medidas”⁴⁶¹.

Consideraban también que el reingreso debería efectuarse por la categoría de la nueva Reglamentación Nacional del Trabajo en RENFE⁴⁶², correspondiente al nombramiento que tuvieran los interesados en el momento en que causaron baja, clasificándoles con arreglo a las normas establecidas en dicha Reglamentación y a los acuerdos generales de la comisión encargada de realizar la clasificación profesional. Se computarían como antigüedad a efectos pasivos y de quinquenios todo el tiempo de servicios hasta la fecha que causaron baja, incluso

reintegrarse al servicio ferroviario los agentes que causaron baja con motivo de su depuración político-social y dejar sin efecto las demás sanciones inferiores que se impusieron por la misma causa a otros agentes, bien mediante una amnistía de carácter general o procediendo a la revisión de los expedientes de depuración que, en su día, se instruyeron a tales separados o sancionados. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE, fechada el 5 de febrero de 1948”. *Antecedentes 1960. RENFE PD86*. Caja 187.

⁴⁵⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE... Doc. cit.

⁴⁵⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE... Doc. cit.

⁴⁶⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE... Doc. cit.

⁴⁶¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE... Doc. cit.

⁴⁶² Publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 14 de enero de 1945.

el tiempo de servicio prestado a los “rojos”. En cambio, no se computaría a efectos pasivos, en ningún caso, el tiempo no trabajado como consecuencia de la separación; pero sí los quinquenios a efectos de su clasificación profesional, durante el tiempo que llegó a estar de baja el trabajador⁴⁶³.

Aquellos separados que, en el momento del reingreso estuvieran en condiciones de acceder a la jubilación de oficio, de acuerdo al Reglamento de la compañía de procedencia, no tendrían opción al reingreso, pero sí contarían con la posibilidad de jubilarse. También podrían solicitar la jubilación voluntaria aquellos que se encontraran en condiciones para ello. Los que no se encontraran en ninguno de los casos indicados anteriormente no tendrían más opción que la de reincorporarse al servicio, sin que, en ningún caso, pudieran concederse totalizaciones de tiempo, indemnizaciones, ni auxilios en defecto del derecho a pensión⁴⁶⁴.

En cuanto a los destinos, los separados que reingresaran podrían ser destinados a las residencias donde existiesen vacantes de su categoría o fuesen necesarios sus servicios, sin que se les pudiera condicionar el reingreso a determinadas residencias y quedando sujetos para lo sucesivo a las normas generales que regían para los traslados⁴⁶⁵. Los que una vez reingresados no se reincorporasen a la residencia que se les fijara dentro del plazo señalado o la abandonasen posteriormente, se considerará, a todos los efectos, como si no hubieran llegado a solicitar el reingreso y, por tanto, sería confirmada su separación definitiva en las mismas condiciones que lo fueron en su día, es decir, sin que pudiesen pretender una ventaja derivada del hecho de habérseles concedido el derecho a reingresar.

En cuanto a la solicitud de excedencias, los que hubieran obtenido la reincorporación al servicio deberían ser considerados, a efectos de excedencias, como agentes de nuevo ingreso, es decir, que necesitarían un mínimo de dos años de servicios efectivos a partir del reingreso para poder solicitar el pase voluntario a aquella situación.

La Comisión Ejecutiva Permanente del Congreso Nacional de Trabajadores solicitaría también a través de sus recomendaciones que la Comisión Clasificadora de Personal adoptara o propusiera las normas complementarias que fueran precisas para la clasificación profesional de los reingresados, con el fin de solucionar las situaciones de desigualdad que pudieran producirse entre éstos y los agentes que no fueron sancionados o los que lo fueron en menor medida. Consideraban también que estas recomendaciones, dada su trascendencia, sólo podrían ser acordadas por el Gobierno y por los departamentos ministeriales afectados. Estaban convencidos de que si no se enfocaba la cuestión debidamente se podrían dar lugar a perturbaciones y problemas más graves y difíciles que el que se trataba de resolver⁴⁶⁶.

En cuanto a los que fueron objeto de sanciones inferiores se consideraba oportuno adoptar algún acuerdo encaminado a evitar que algunas de las sanciones que se impusieron y que habiendo quedado cumplidas, tuvieran repercusión en la clasificación que se había hecho de los agentes con arreglo a la nueva reglamentación y que significasen un perjuicio permanente en la carrera profesional de los sancionados, así como que las sanciones impuestas pudieran disminuir en su día las pensiones de jubilación de los interesados o las que pudieran corresponder a sus familiares a su fallecimiento. Entendían que estos acuerdos podían ser abordados por el Consejo de Administración de la RENFE⁴⁶⁷.

En resumen, tales acuerdos deberían reducirse a los dos siguientes: por una parte a computar a los sancionados, a efectos pasivos, todo el tiempo de servicios ferroviarios efectivamente realizados, incluso los prestados en “zona roja” y rectificar, con arreglo a ello,

⁴⁶³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE... Doc. cit.

⁴⁶⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE... Doc. cit.

⁴⁶⁵ Finalmente todos los reingresados serían acoplados en las vacantes más próximas a sus lugares de residencia. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. Orden Ministerial de 24 de julio de 1950. RENFE, Caja 210.

⁴⁶⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE... Doc. cit.

⁴⁶⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota interna de la Dirección General de RENFE... Doc. cit.

las pensiones concedidas a los que fueron jubilados como sanción por depuración y a los sancionados que se jubilaron posteriormente, así como las pensiones por fallecimiento que unos y otros hayan podido causar; por otra parte, a los que fueron sancionados con postergación para el ascenso y como consecuencia de ello no alcanzaron, cuando les hubieran correspondido, los aumentos periódicos de sueldo que se obtenían por el simple transcurso de tiempo, habría que tomarles como base de su nueva clasificación el sueldo que hubieran alcanzado en 31 de diciembre de 1944 de no haber estado sujetos a dicha postergación, con lo cual se pretendía evitar que, como consecuencia de la sanción, quedasen los interesados definitivamente situados en inferioridad de condiciones para el futuro.

La mayoría de las recomendaciones realizadas por parte de la Comisión Ejecutiva Permanente del Congreso Nacional de Trabajadores y del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones fueron incorporadas⁴⁶⁸, aunque con enmiendas, a la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950 y otras fueron tenidas en cuenta años más tarde. Tal fue el caso del dictamen del Comité de Gerencia de RENFE de fecha 29 de noviembre de 1952, por el cual a todos los agentes despedidos por motivos de índole político-social en virtud de expediente de depuración y que fueron readmitidos con sanción, cualquiera que fuese la índole de ésta, les sería concedido el cómputo, a efectos pasivos, del tiempo de servicios estrictamente ferroviarios realmente prestados desde el 18 de julio de 1936 a la fecha de la readmisión, incluso los trabajados en “zona de dominación roja”, cuando se les hubiera impuesto la privación de este tiempo como accesorio a la sanción. Esta decisión serviría como base para la redacción de la Circular 193 de la Dirección General de RENFE de 15 de diciembre de 1952⁴⁶⁹.

8.2.2. La Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950

La mencionada Orden Ministerial de 24 de julio de 1950 respondía, según su texto introductorio, a “la política de generosidad e indulgencia que se viene siguiendo por el gobierno en relación con los condenados por delitos cometidos con ocasión del Glorioso Alzamiento Nacional” (sic). Se trataba mediante esta Orden de “incorporar a la actividad ferroviaria a los que no habiendo sido condenados por delitos comunes, se estima pudieran ser útiles a la misma (empresa), y se compruebe, mediante la investigación de su conducta posterior a la baja, que son merecedores de benevolencia, reintegrándoles al servicio activo en unos casos y concediéndoles en otros, la jubilación si los interesados reúnen los requisitos establecidos para ello”⁴⁷⁰.

Con estos precedentes, por acuerdo del Consejo de Ministros, se autorizó al Consejo de Administración de la RENFE a recibir y examinar las instancias de reingreso que formularan los agentes ferroviarios separados por depuración, siempre que estos se encontraran en territorio nacional en el momento de publicación de la orden.

El procedimiento establecido implicaba que, una vez recibidas las instancias, la Comisión Delegada tendría que solicitar informes a la Dirección General de Seguridad sobre la conducta observada por los ex agentes ferroviarios desde que se acordara la baja o a partir de la fecha en la que se reintegraron al territorio nacional los que hubieran salido después del

⁴⁶⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota emitida por José Alcalá del Olmo para el Señor Director General fechada el 17 de septiembre de 1962”. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁴⁶⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁷⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE, Proyecto Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

18 de julio de 1936⁴⁷¹. Dichos informes debían ser remitidos por las autoridades competentes con el fin de conocer las sanciones que, tanto de carácter militar como civil, pudieran haber cometido durante los períodos indicados. En función de los informes recibidos y de las circunstancias de necesidad y conveniencia del servicio, RENFE podría proponer al Ministerio de Obras Públicas varias soluciones. Por una parte acordar el reingreso del solicitante, a medida que lo permitiesen las necesidades y conveniencias del servicio y en la forma y condiciones que finalmente se determinarían. Otra solución, en el caso de que no hubiera obstáculo a su readmisión, sería la de otorgar al peticionario la jubilación que pudiera corresponderle, de acuerdo con los servicios efectivamente prestados, siempre que se estimara que esa opción era la más conveniente y cuando el ex agente excediera de la edad de 60 años. La tercera de las soluciones posibles consistía en desestimar la solicitud, cuando no se considerara procedente acordar ni el reingreso ni la jubilación, o el peticionario no reuniese con los requisitos para obtener ninguna de ellas. En este último caso tampoco podrían concederse totalizaciones de tiempo, indemnizaciones ni auxilios económicos en defecto de una pensión⁴⁷².

De carácter general, a aquellos separados a los que, con arreglo al nombramiento que ostentaran en la fecha de su baja, les correspondieran categorías profesionales de la vigente reglamentación, consideradas como de mando o jefatura, no podrían reingresar al servicio activo⁴⁷³. En aquellos casos en los que el Ministerio de Obras Públicas acordara conceder a la petición de reingreso, éste se produciría en el mismo cargo que tuviera el interesado el 18 de julio de 1936, y, seguidamente, se le clasificaría en la categoría que le correspondiese, teniendo en cuenta las normas establecidas sobre el particular en la Reglamentación del Trabajo en RENFE y sobre la base del sueldo o jornal que tuvieran en el momento de la baja. Las propuestas de reingreso no tendrían un efecto inmediato, en primer lugar se formarían relaciones por categorías profesionales, que serían ordenadas atendiendo a la fecha de petición de la solicitud de reingreso y dentro de éstos a la antigüedad de los servicios prestados con anterioridad a la baja. Con estos criterios los reingresados serían recolocados a medida que lo demandasen las necesidades y conveniencia del servicio y sin que ello pudiera suponer aumento alguno de las plantillas en vigor. Además, ningún reingresado podría ascender ni

⁴⁷¹ Toda la normativa que se expone a continuación se recoge en CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁷² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁷³ Las categorías que a tal efecto se consideraron como jefatura fueron, además de todas las de los Grupos de personal superior y técnico-facultativo, las que se relacionan a continuación: Inspector, Subinspector, Jefe de Interventor en ruta, Jefe de Depósito, Subjefe de Depósito, Jefe de maquinistas, Jefe de Reserva, Jefe de Sección del Material Móvil, Jefe de Visitadores, Jefe de Sección de Vía y Obras, Subjefe de Sección de Vía y Obras, Jefe de Sección Eléctrica, Subjefe de Sección Eléctrica, Jefe de Sección de Electrificación, Subjefe de Sección de Electrificación, Jefe de Oficina, Cajero, Inspector de Tráfico, Jefe de Agencia Internacional de 1ª, Inspector de Intervención, Inspector de Reclamaciones, Delegado, Subdelegado, Jefe de Almacén de 1ª, Inspector de Suministros, Jefe de Almacén de 2ª, Jefe de Taller General, Subjefe de Taller General, Jefe de Taller de 1ª, Jefe de Taller de 2ª, Contramaestre Principal y Jefe de Estación de importancia. En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

pasar a ninguna de las categorías de jefaturas o de mando, encontrándose, en principio, vetadas para el resto de su vida profesional⁴⁷⁴.

Todos los reingresos se acordarían en la residencia que libremente señalase la Red, y tendrían efectos a partir del día en que los interesados tomasen posesión del destino fijado. La posibilidad de solicitar excedencia voluntaria sólo podría ser concedida una vez prestados un mínimo de dos años de servicios efectivos después de su reincorporación. Aquellos que, una vez reingresados no se incorporasen a la residencia de destino dentro del plazo señalado o la abandonaran posteriormente, se considerarían, a todos los efectos, como si no hubieran llegado a solicitar el reingreso, confirmándose entonces su separación definitiva en las mismas condiciones en la que fuera acordada en su día⁴⁷⁵.

Según la orden ministerial, la aplicación de estas normas y los beneficios de ella derivados, tenían un carácter puramente graciable, no pudiendo ser motivo de reclamación de ninguna índole que los específicamente mencionados en las citadas normas. Como advertencia final para los reingresados se recalaba que aquellos que incurriesen en actividades político-sociales al margen de la legalidad, serían dados inmediatamente de baja, con pérdida de todos los derechos que hubieran podido adquirir con arreglo a las normas indicadas en la orden ministerial y sin perjuicio de las responsabilidades de otro orden que les pudieran corresponder en virtud de las disposiciones vigentes⁴⁷⁶.

Como era habitual en estos procedimientos a todos los agentes reingresados se les dirigiría carta dándoles a conocer las anteriores condiciones del mismo y exigiéndoles la firma, mediante la remisión de un duplicado con el enterado y el conforme.

8.2.3. Constitución de la Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración e inicio de sus trabajos

Para la aplicación de estas normas con criterios de uniformidad, se requería la constitución de una Comisión Delegada que debía ser nombrada por el Consejo de Administración de RENFE. Esta delegación se encargaría de tramitar y examinar las peticiones, formulando, en cada caso, la oportuna respuesta, que sería elevada al Ministerio por conducto de la División Inspectora de la RENFE.

El Comité de Gerencia nombraría el 5 de septiembre de 1950 a los miembros de la Delegación del Consejo para este asunto. Así, acordó que la comisión estuviese compuesta por el jefe del Departamento de Personal y por tres vocales, uno de Personal, para el que se designó al jefe de división José Alcalá del Olmo, quien contaba con la experiencia alcanzada en el procedimiento depurador desarrollado en Andaluces y dos letrados de la Asesoría Jurídica, cuyos nombramientos recayeron en Manuel Suja Yesa y Antonio Pascual de Zulueta y Sánchez de Neira, que también fue designado Secretario por el Presidente de la Comisión Delegada, Luis Boix Ferrer, quien ya había dirigido el procedimiento depurador en Norte y se había hecho cargo a partir de 1943 de la continuidad del proceso, cuando fue transmitida dicha competencia a la Jefatura de Personal y Asistencia Social, de la cual seguía siendo su máximo responsable.

⁴⁷⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. "Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950". *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁷⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. "Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950". *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁷⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. "Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950". *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

En la primera reunión de la Comisión Delegada, celebrada el día 15 de septiembre de 1950⁴⁷⁷, Luis Boix manifestó a los miembros de la Comisión que debían tener en cuenta en la actuación del nuevo procedimiento que no se trataba de una amnistía o indulto de tipo general, sino de un “generosísimo perdón” que había de aplicarse, previo al estudio de cada caso en particular, con el fin de determinar quiénes, por su actuación, tenían que ser “merecedores de tal gracia”. Luis Boix, tras efectuar un estudio previo de la situación, propuso como normas de simple trámite las siguientes⁴⁷⁸:

En cuanto a las solicitudes de reingreso, por una parte, consideraba preciso determinar previamente, a la vista de la instancia, si el agente se encontraba en territorio nacional en la fecha del 28 de julio de 1950. Se consideraba entonces que todos aquellos que regresasen del extranjero después de esta fecha y solicitaran posteriormente su solicitud de reingreso o suscribiesen la misma desde el extranjero, se encontrarían fuera de las normas, teniendo, en definitiva, que desestimar su instancia sin seguir ninguna tramitación.

Tendrían la consideración de peticiones conformes a la orden ministerial aquellas que fuesen formuladas a partir del 24 de julio de 1950 y siempre que se tratasen de ex agentes separados por depuración, que se encontrasen residiendo en España y que hubiesen sido condenados por delitos comunes. También se considerarían aquellas peticiones recibidas con anterioridad a la publicación de la orden ministerial que no hubiesen sido contestadas oficialmente, aunque se hubiesen desestimado mediante carta particular. Con ello se pretendía rescatar todas aquellas solicitudes que no habían cesado de llegar a la Jefatura de Personal y Asistencia Social solicitando el reingreso en la empresa pública.

A todas aquellas solicitudes que se considerasen comprendidas dentro de las normas, se les remitirían una carta, acompañándoles de un modelo impreso de declaración jurada en la que “los solicitantes debían de informar con detalle sobre sus actividades desde el 1 de abril de 1939, no sólo las político-sociales, si las hubiera, sino también las profesionales, refiriendo los cargos o empleos desempeñados en otras empresas”. El modelo de declaración jurada también reservaba espacio para que el solicitante, de haber sido condenado, lo hiciera constar también en la declaración, remitiendo copia de la sentencia del Consejo de Guerra. Igualmente se encontraban obligados a indicar en la declaración si habían residido en el extranjero, así como la fecha en la que regresaron.

Ya una vez iniciado el expediente de reingreso, la comisión debía pedir un informe de cada solicitante a la Dirección General de Seguridad (DGS)⁴⁷⁹ en el que se precisaran también las actividades posteriores al 1 de abril de 1939, así como las sanciones de carácter militar o civil, y la fecha, en su caso, del regreso del extranjero. Una vez remitidos estos informes a la comisión debían ser cotejados con las declaraciones juradas remitidas también por los interesados. En caso de duda o aclaración se podrían solicitar también informes paralelos

⁴⁷⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁷⁸ Toda la normativa que se expone a continuación se recoge en CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 15 de septiembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁷⁹ Para la elaboración de estos informes la Dirección General de Seguridad pondría a disposición de la Comisión Delegada a cuatro funcionarios de Policía, los cuales contaban también con la condición de agentes en la RENFE. Para ello la Dirección General de RENFE daría las órdenes necesarias para que los Departamentos a los que perteneciesen dichos agentes otorgaran a estos las mayores facilidades. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Acta de la Sesión de Constitución celebrada el día 25 de octubre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

tanto a la Brigada de Investigación de la Guardia Civil en Ferrocarriles⁴⁸⁰ como a los gobernadores militares o civiles.

Si tras la incoación del expediente se acordara el reingreso, la comisión se dirigiría, previamente, a los interesados por carta, comunicándoles las condiciones en las que se decretaba el mismo y la clasificación profesional que le correspondería, conforme a la Reglamentación Nacional del Trabajo en RENFE, en vigor desde el 1 de enero de 1945. Paralelamente se redactaría un informe y una propuesta de resolución que el Presidente de la Comisión Delegada debía remitir al Consejo de Administración para su aprobación y, en su caso, posterior tramitación por la División Inspectora a la Dirección General de Ferrocarriles, quien debía resolver y devolver a la División Inspectora para su comunicación a los interesados.

Todas estas normas, consideradas por Luis Boix como de mero trámite, fueron aprobadas por unanimidad en la primera sesión de la Comisión Delegada. Con posterioridad y dentro de la misma sesión se examinaron las disposiciones de la orden ministerial que planteaban algunas cuestiones de interpretación.

Entre ellas se encontraban las dudas en torno a las posibilidades de jubilación que podían tener aquellos solicitantes menores de 60 años, que no fuesen cargos de mando. La comisión consideraba que sólo podría acordarse su reingreso o la desestimación de la petición, pero nunca la jubilación. En cuanto a los casos de aquellos solicitantes que superasen la edad de 60 años y que tampoco tuviesen cargo de mando, estos sólo podrían resolverse mediante la jubilación, siempre que les correspondiera el reingreso y reuniesen las condiciones necesarias, conforme al Reglamento de Pensiones de la compañía de procedencia, y la comisión así lo estimara como más conveniente. Se consideró no obstante, que tendrían que estudiarse especialmente los casos que planteasen aquellos agentes que contaran con más de 65 años y a los que se les hubiera concedido ya el subsidio de vejez, cuando la pensión reglamentaria el 18 de julio de 1936 fuese superior a las 1.500 pesetas.

En relación a los solicitantes que hubieran sido condenados, se consideraba necesario examinar las sentencias en su declaración jurada de hechos probados, para determinar si la condena podía o no interpretarse como delito común, pues estos estaban excluidos de las normas para el reingreso. Se acordó entonces que todos los casos debían ser estudiados de forma individual y sometidos al criterio de la comisión, estableciéndose, en su caso, la oportuna consulta.

Sobre la casuística relativa a los cargos de mando, al tener estos vetado el reingreso y dado que la jubilación requería como condición necesaria la de poder ser readmitido, se consideró preciso consultar si se les podía conceder o no la pensión en el caso de que estos contaran con 60 años o más. Aunque se consideraban fuera de las normas aquellos solicitantes que fueran cargos de mando y contaran con menos de 60 años, se consideró estudiar y consultar aquellas peticiones en las que expresamente se solicitara el reingreso en otros cargos inferiores que no fuesen de Jefatura.

⁴⁸⁰ El Grupo de Investigación y Vigilancia, dependiente de la Guardia Civil, prestó sus servicios dentro de la empresa pública ferroviaria hasta el final de la dictadura de Franco. Este cuerpo especial, denominado comúnmente en RENFE como “la brigadilla”, se componía de una Jefatura de Servicio con dos ramas: una (la de Investigación) que se dedicaba a todo lo concerniente a la vigilancia en los entronques ferroviarios de mayor interés (entre ellos todos los poblados ferroviarios), como eran los centros de formación de trenes y dispersión de mercancías, estaciones de clasificación, centro y transbordos para evitar las sustracciones de mercancías y que se pudieran cometer en el ferrocarril actos subversivos y de sabotaje. Y la otra (la de Vigilancia) que tenía como cometido “conocer el ambiente imperante entre el personal ferroviario para auscultar los estados de opinión y así vigilar las maniobras oscuras y subversivas” (sic). Los miembros de este grupo de vigilancia tenían la obligación de comunicar cualquier información de interés relativa a problemas laborales que intentaban “explotar agentes inspirados por potencias extranjeras” (sic). En *GUARDIA CIVIL Memorias del Grupo de Investigación y Vigilancia en la RENFE de la Guardia Civil años 1962 y 1963*, pp. 2-3.

Una vez analizada la orden, aprobadas las normas de tramitación y planteados los casos en los que existían dudas sobre la aplicación de la disposición ministerial, Luis Boix manifestó su confianza en la benevolencia de la comisión, reconocía las dificultades que entrañaría el proceso, por el número de solicitudes que se esperaba recibir y por la prontitud con la que habría que responder después de un detallado estudio de cada caso. Prometía su máximo esfuerzo y requería que los miembros de la Comisión colaborasen con todo entusiasmo en esta labor.

Para ayudar en estas labores se designaron como componentes de la oficina administrativa de la comisión, al Inspector Principal de Personal y Asistencia Social, Manuel Álvarez Corriols y al Jefe de Oficina, Jorge Barsi Paredes, este último viejo conocido de Luis Boix al haber estado a las órdenes del mismo durante su período al frente de la depuración en Norte. Además se incorporarían a la Comisión el personal de oficina y auxiliares que fuesen necesarios.

8.2.3.1. Las dudas en torno a la interpretación de las normas por parte de la Comisión Delegada

Nada más iniciarse los trabajos, la comisión volvería a plantear cuestiones relacionadas nuevamente con la interpretación de las normas de la orden ministerial. Así las cosas, Boix elaboraría una nota dirigida al entonces Director General de RENFE, José María Rivero de Aguilar, tras el examen realizado por la Comisión Delegada a la disposición ministerial en el marco de su segunda reunión, celebrada el 29 de septiembre de 1950⁴⁸¹.

El primero de los puntos tratados en la mencionada nota giraba en torno al término "agente ferroviario". La comisión entendió y dictaminó que, según las normas, quedarían excluidos de esta categoría y denominación aquellos trabajadores que habían prestado servicio con carácter eventual en las antiguas compañías concesionarias, como los mozos de exterior u obreros temporeros, aunque éstos hubieran sido ya depurados de oficio por las empresas con el fin de prescindir de ellos definitivamente o seguir utilizándolos transitoriamente si así lo exigían las necesidades del servicio. Esta orden, seguía considerando la comisión, tampoco podía afectar a aquellos separados definitivamente del servicio, a los que se les concedió posteriormente la jubilación, o a aquellos que fueron jubilados en el momento de su reingreso. Se consideraba que, en ambos casos, la resolución de jubilación se basó ya fuera del ámbito de la depuración, en las facultades que a los respectivos consejos de administración otorgaban los reglamentos de pensiones.

En cuanto a los que causaron baja por no solicitar el reingreso dentro de los plazos reglamentarios establecidos al efecto, así como aquellos que fueron sancionados, no con la separación definitiva, pero dejaron de prestar servicio y aquellos otros que se evadieron de "zona nacional a la roja" (sic), se estimó que sus casos debían ser examinados individualmente, atendiendo a las circunstancias que en cada uno concurriesen para proponer la resolución que se considerara que debía corresponder, si bien la comisión entendía que debían ser excluidos todos aquellos casos comprendidos en la tipificación de deserción militar. En cambio, la comisión no tenía dudas con aquellos que causaron baja por irregularidades administrativas, responsabilidades de circulación y, en general, por faltas ajenas a la depuración político-social. A todos ellos se les consideraba excluidos de las normas de reingreso.

⁴⁸¹ La nota se recoge en CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. "Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Actas de la Comisión Delegada celebradas entre el 15 de septiembre de 1950 y el 7 de septiembre de 1951". *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

Una cuestión destacada dentro de la nota era la relativa a la necesidad de discriminar qué agentes separados por depuración habían sido condenados por delitos comunes y cuáles lo habían sido por delitos que no debían suponer mayor obstáculo para el reingreso. Por ello la comisión estimó que, en principio, no cabía más solución posible que la de examinar, caso por caso, cada una de las solicitudes de reingreso de los que habían sido condenados, a la vista de los resultados de hechos probados de las sentencias, con el fin de determinar previamente si los delitos se encontraban incluidos o excluidos de las normas. No obstante, y a fin de que existiese una norma reguladora de las propuestas sobre los condenados, se entendió que deberían solicitarse del Ministerio de Obras Públicas las oportunas aclaraciones al respecto. Para la comisión quedaba fuera de duda el delito de pertenencia a la masonería, ya que por su gravedad y peligrosidad y recogido como estaba en el concepto punitivo del Código Penal como relativo a los grupos o asociaciones fuera de la Ley que tendían a la destrucción y relajación del sentimiento nacional, se consideraba, por tanto, como un delito que obstaculizaba la aplicación de las normas establecidas en la orden ministerial. La comisión también entendía que no deberían considerarse aptos para la reincorporación a aquellos agentes que, habiendo sido condenados por los tribunales militares por rebelión o auxilio a la rebelión, se declarasen en sus sentencias hechos probados constitutivos de delito común, al haberse realizado estos contra las personas, la propiedad o el honor.

La nota también proponía elevar consulta al ministerio para concretar si el agente que reingresara tendría que ser considerado como de nuevo ingreso, salvo en lo referido a efectos pasivos futuros, para lo que debería tenerse en cuenta el tiempo anterior a la baja; o si, por el contrario, se debían de reconocer a todos los efectos dicha antigüedad anterior a la baja, lo que significaría aplicarles las normas transitorias de la Reglamentación respecto a jornadas, vacaciones, ascensos y billetes, e incluso, podrían representar en algunos casos la obtención de quinquenios.

Por otra parte, también se proponía que, para calcular la jubilación de aquellos que teniendo más de 60 años se les aplicase esa medida en vez del reingreso o para los que obteniendo éste pudiesen alcanzar en el futuro la jubilación, habría que aclarar y decidir, formulando al efecto la pertinente consulta al ministerio, si así se consideraba oportuno, si se le computaba sólo el tiempo de servicios hasta el 18 de julio o si se le consideraba también el que desarrolló en zona republicana. Sobre esta misma materia la comisión propondría al ministerio que para la regulación de la jubilación se tuviera en cuenta las normas del reglamento de pensiones de la respectiva compañía de procedencia. También entendía que debía de elevarse al ministerio una consulta sobre la interpretación auténtica de la medida de jubilación a aquellos agentes de más de 60 años que tuvieran la consideración de cargos de mando y confianza, así como a los que tuvieran la categoría de jefes de estación en ciudades o enclaves de importancia.

Transmitidas todas estas dudas y consideraciones por la dirección de RENFE a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas, con fecha 21 de octubre de 1950 se recibió respuesta desde dicho estamento ministerial. En su oficio la Dirección General del Ministerio indicaba que, de no recibir instrucciones en contrario, la comisión tendría que proceder de acuerdo a las normas. Hacían especial hincapié en el asunto al que, con toda seguridad, haría consumir más tiempo a los miembros de la comisión, como era la discriminación que, en función de los hechos probados, debían de hacer de las sentencias motivadas por delitos comunes o no comunes. Atendiendo a esta indicación y dado que para esta función se requería tener un conocimiento muy preciso de la legislación penal vigente, la Comisión acordaría que los letrados Suja Yera, como Vocal, y Pascual de Zulueta, como Secretario, emitiesen dictámenes previos que después

debían ser sometidos a conocimiento de la Comisión para, una vez examinados, proponer lo que correspondía⁴⁸².

El escrito recibido desde el ministerio no resolvía el resto de las dudas planteadas por la Comisión Delegada, entre ellas se encontraban las relativas a la aplicación de la jubilación a aquellos ex agentes a quienes les correspondiesen cargos de mando contaran con más de 60 años de edad, y el alcance del tiempo que habría que computar a efectos de jubilación. Por ello se volvería a solicitar una interpretación sobre dichos aspectos no aclarados en la contestación⁴⁸³.

Con posterioridad al escrito del ministerio, pero en fecha sin concretar se recibiría un nuevo oficio del mismo organismo⁴⁸⁴, a partir del cual la comisión elaboró una nueva nota con el fin de zanjar a los miembros de la misma todas aquellas dudas que pudieran seguir aflorando en cuanto a la correcta interpretación de las normas de la orden ministerial de 24 de julio de 1950.

La primera de las cuestiones hacía referencia al alcance de los beneficios de la orden ministerial. Mediante esta nota se venía a aclarar qué colectivos de empleados que aun habiendo mantenido algún tipo de vinculación con las antiguas empresas concesionarias, pero al no formar parte de la plantilla de las mismas, no se podían acoger a los beneficios de la orden ministerial. Así las cosas, quedarían excluidos de las normas los trabajadores que había prestado servicios en las antiguas compañías como mozos del exterior; en calidad de eventuales; en el servicio de la Minas de Barruelo; los que se encontraran ya jubilados; los que fueron condenados por delitos comunes (entre los que quedó comprendido el de pertenencia a la masonería) no sólo perpetrados durante la guerra sino también después de la terminación de la misma el 1 de abril de 1939; los que no estuvieran en territorio nacional el 24 de julio de 1950; los separados por irregularidades administrativas o por faltas en la circulación; los dimisionarios por abandono del servicio y aquellos que no se reintegraron después de la excedencia, siempre que el motivo de la baja no estuviese relacionada con la depuración; y, por último, los que incurrieron en el delito de deserción militar pasándose desde “la zona nacional a la zona roja” (sic)⁴⁸⁵.

Esta primera aclaración contenía una de las tareas más importantes con las que tuvo que enfrentarse la comisión como era la de estudiar todas aquellas solicitudes de reingreso de ex agentes que hubieran sido condenados. Según se recogía en los oficios remitidos por el ministerio, la comisión no podía rechazar de oficio ninguna solicitud de reingreso por entender, a primera vista, que se trataba de un delito considerado como común por el código penal vigente. Para ello los letrados de la comisión se encontraban obligados a emplearse a fondo en el estudio de cada una de las sentencias y discriminar, a partir de las mismas, los delitos comunes de los no comunes, emitiendo a continuación una propuesta para que la comisión decretara un dictamen, teniendo en cuenta los considerandos particulares para cada caso, no descartándose la posibilidad de rectificar propuestas de readmisión vinculadas a delitos no comunes, como era el de rebelión o auxilio a la misma por considerar en las

⁴⁸² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Actas de la Comisión Delegada celebrada el 25 de octubre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁸³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Actas de la Comisión Delegada celebrada el 25 de octubre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁸⁴ La nota se recoge en CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Comisión Delegada del Consejo de Administración para el Estudio de las solicitudes de reingreso de los separados por depuración. Actas de la Comisión Delegada celebradas entre el 15 de septiembre de 1950 y el 7 de septiembre de 1951”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁸⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

sentencias hechos constitutivos de delito común, como eran las acciones contra las personas, la propiedad o el honor. Por ese motivo, un buen número de ferroviarios, que se sumaron en defensa de la República tras el golpe de Estado, quedarían descartados para el reingreso, argumentando para ello contar, dentro de sus sentencias, con hechos constitutivos de delito común, que sirvieron como “medio o instrumento para la rebelión o auxilio de la misma”, calificación empleada por los tribunales militares a la hora de juzgar las acciones llevadas a cabo en defensa de la legalidad republicana. No obstante, la Comisión recomendó que “a la vista de los hechos probados que justifiquen el carácter de delito común de dichos hechos y las circunstancias que lo rodeen, obrar con libertad de criterio, siempre claro está, dentro del mayor sentido de justicia y benevolencia”. De esta manera, al contar con esa libertad de criterio, la comisión vendría a jugar un papel muy importante en esta fase de la tramitación de los expedientes de readmisión⁴⁸⁶.

En cuanto a las condiciones establecidas para el reingreso la nota aclaratoria indicaba que se efectuaría computando a todos los efectos, el tiempo servido hasta el 18 de julio de 1936 y el servido en “zona nacional” hasta la fecha efectiva de su baja, descartándose por completo el tiempo de servicio prestado en territorio administrado por la república ni el tiempo transcurrido sin trabajar ya en “zona nacional”. Se seguía penalizando entonces el haber trabajado en zona republicana, ya fuera por convicción o por el hecho de que en esa zona se encontrara la residencia de destino del empleado. También se descartaba por completo la posibilidad de que alguno de los reingresados ocupara con el tiempo algún cargo de mando o jefatura, los cuales estarían vetados a este colectivo, impidiendo así que ningún ex agente depurado pudiera llegar a tener puestos de responsabilidad en la red en el tiempo que le pudiera quedar de vida profesional activa⁴⁸⁷.

Sobre las condiciones de jubilación se mantenían las normas establecidas en la disposición: contar con 60 años o más años y reunir con las condiciones de años de servicio exigidos para la jubilación voluntaria por edad en los reglamentos de sus compañías de procedencia. Para el cálculo de la pensión se les aplicarían los mismos criterios establecidos para los readmitidos y sólo se hacía especial hincapié en solventar las dudas que podían surgir en torno a los casos que sobrepasaban la edad establecida para la jubilación forzosa, fijada según la reglamentación de las antiguas compañías entre los 63-64 años y en los 60 para determinadas categorías profesionales. Se entendía que podían llegar a alcanzar la jubilación si contaban con, al menos, quince años de servicio, que era lo que se exigía como mínimo en los reglamentos de pensiones para alcanzar la jubilación por una inutilidad física, a la que de alguna manera se venía a asimilar la jubilación forzosa por edad. Se subrayaba la necesidad de estudiar con especial atención aquellos casos de concesión del subsidio de vejez y de aquellos agentes provenientes de compañías incorporadas en RENFE que no contaran con un régimen de pensiones establecido⁴⁸⁸.

Sobre los cargos de mando y jefatura la nota venía a aclarar una norma que, por su redacción en la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, contaba con un carácter taxativo. Así se consideró que los que ocuparon cargos de jefes de estación podrían reingresar, pero sólo para ejercer esa misma función en estaciones de cuarta, quinta o sexta categoría sin que pudieran ocupar en el futuro ese mismo cargo en estaciones de categoría superior ni pudieran ascender a otros puestos de jefatura como eran los de inspector o subinspector de movimiento. Teniendo en cuenta este mismo criterio se consideró que, cualquier ex agente que contara con categoría de mando o jefatura y que cumpliera con los requisitos generales establecidos en la norma, podría ser readmitido si en su petición solicitara expresamente reingresar en un cargo de inferior categoría. Para ello la comisión estudiaría cada caso en particular en relación con

⁴⁸⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁸⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁸⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

las conveniencias del servicio. Sobre estos casos la nota subrayaba que no podría ser aplicado este criterio a las categorías comprendidas dentro del grupo de personal técnico (médicos, ingenieros, letrados, etc), las cuales no podrían reingresar en cargo inferior. Tanto para estos últimos casos como para los que no se considerara conveniente que reingresaran en puestos de inferior categoría, la Dirección General de Ferrocarriles consideraba que se les debía ser otorgado el derecho a la jubilación como medida graciable⁴⁸⁹.

8.2.3.2. El desarrollo de los trabajos de la Comisión Delegada y resultados cuantitativos del procedimiento

La actividad administrativa que tuvo que desarrollar la Comisión Delegada fue bastante relevante. Ya a mediados de noviembre de 1950, apenas transcurridos cuatro meses desde la publicación de la orden ministerial, se habían recibido hasta 4.555 instancias de reingreso, habiéndose examinado 2.399 expedientes y solicitado a 1.163 peticionarios sus respectivas declaraciones juradas, de las que ya se habían recibido 754 cumplimentadas. En cuanto a los expedientes que se encontraban en proceso de tramitación, 674 de ellos se encontraban clasificados como expedientes de condenados para examen de las sentencias. Otros 311 se encontraban pendientes de aclarar, para completar antecedentes o para someter al estudio y dictamen de la Comisión por si estuvieran excluidos de las normas⁴⁹⁰.

El aluvión de peticiones que estaba recibiendo la Comisión obligaría a ampliar el equipo que dirigía Luis Boix. Así, pasarían a incorporarse al mismo el jefe de negociado del Departamento de Personal y Asistencia Social, Jesús Cano Benito, y el oficial de la Asesoría Jurídica, Mariano Añibarro Ruipérez, quien trabajaría a las órdenes de los dos letrados de la comisión⁴⁹¹.

La necesidad de acelerar al máximo la tramitación de los expedientes en curso motivó que la comisión ordenara la presentación de las resoluciones al Consejo de Administración de RENFE, para su aprobación y posterior remisión a la Dirección General de Ferrocarriles, tramitando los expedientes completos, por grupos de ex agentes de una misma actividad profesional, y según se tratara de no condenados o condenados por delitos no comunes comenzando, primeramente, por todos aquellos casos en los que podía proponerse el reingreso o la jubilación⁴⁹².

Uno de los motivos que provocaba la ralentización del procedimiento depurador sería el retraso con el que llegaban a la Comisión los informes sobre conducta político-social que debía emitir la DGS. De hecho, a la altura de mediados de noviembre de 1950, de un total 428 oficios dirigidos a dicho organismo, sólo habían llegado a remitir 16 de esos informes⁴⁹³. Este retraso, destacado por el Secretario de la Comisión, José Alcalá del Olmo, venía provocado, en opinión de la DGS, por la carencia de antecedentes de los agentes. Antes esa situación Luis Boix propondría que, para acelerar la tramitación, se recurriera también a la solicitud de esos informes a las comisarías de vigilancia de las capitales de provincia. A esta nueva disposición se le sumaría también el acuerdo de solicitar el correspondiente certificado de antecedentes

⁴⁸⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁹⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Acta de la Comisión Delegada celebrada el 21 de noviembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁹¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Acta de la Comisión Delegada celebrada el 21 de noviembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁹² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Acta de la Comisión Delegada celebrada el 5 de diciembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁹³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Acta de la Comisión Delegada celebrada el 21 de noviembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

penales, para aquellos casos en los que pudiera existir duda sobre si el agente había sido o no condenado⁴⁹⁴.

A estas vicisitudes se sumaría, transcurridos un par de años desde que dieran comienzo los trabajos de la Comisión Delegada, otra circunstancia que provocaría la revisión de una parte de los trabajos ya generados. Esta revisión estaría motivada por la orden de la Dirección General de Ferrocarriles, comunicada a RENFE el 31 de enero de 1953, por la que se determinó realizar un nuevo examen y enjuiciamiento de los cargos al considerarse ser peligrosa y perjudicial para el servicio la convivencia profesional de los demás agentes con aquellos “que amparados en la actuación política del Gobierno marxista causaron daños a sus superiores o compañeros de trabajo con vejaciones o denuncias por su ideología contraria a los rojos, así como los que formando parte de Comités u otros organismos marxistas tuvieron en aquellos una actuación activa y relevante en perjuicio del ferrocarril o de su personal, aunque por estas acciones no hayan sido objeto de condena por delito común”⁴⁹⁵. Como consecuencia de ello se recibió en RENFE oficio de su División Inspectora, fechada el 21 de febrero de dicho año, en el que se trasladó la resolución de la Dirección General de Ferrocarriles por la que se nombraba una comisión para entender de aquellos expedientes en los cuales existía divergencia entre el informe de la División y el de la Red. Dicha Comisión quedó constituida por Pío Cela Fernández⁴⁹⁶, como Jefe de la Sección de Explotación y Tráfico de Ferrocarriles de dicha Dirección General, José María Huidobro y Polanco, como Jefe del Servicio de Explotación de la División Inspectora de la RENFE y por Luis Boix Ferrer, como Jefe del Departamento de Personal de RENFE⁴⁹⁷.

Según la nota que Alcalá del Olmo remitiría años más tarde (concretamente el 17 de septiembre de 1962) al entonces director general de RENFE, Carlos Roa Rico, en la que recoge las circunstancias que motivaron este proceso de revisión de expedientes, indicaba que “dentro de la Comisión”⁴⁹⁸ que se constituyó a tal efecto, el representante de la Red, que estaba en minoría, se acomodó a las instrucciones verbales del resto de miembros, sin perjuicio de examinar detenidamente los casos con el resto de miembros y defender el punto de vista de la

⁴⁹⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Acta de la Comisión Delegada celebrada el 5 de diciembre de 1950”. *RENFE Comisión Orden Ministerial de 1950*. Caja 187.

⁴⁹⁵ Esta reflexión se plasmaría dentro de la clasificación específica que utilizaría a partir de ese momento la Comisión Delegada en RENFE con la denominación de “Afectados por la Orden Aclaratoria de 31 de enero de 1953”.

⁴⁹⁶ Pío Cela Fernández, fallecido en Madrid en 1971, fue ingeniero jefe de la Sección de Tráfico y Viajeros del Ministerio de Obras Públicas y años más tarde Delegado del Ministerio de Obras Públicas en RENFE. Fue tío abuelo del escritor Camilo José Cela, Premio Nobel de Literatura. Fuentes: Hemeroteca de ABC y [\[www.xenealoxia.org\]](http://www.xenealoxia.org). [Consulta: 12-08-2015].

⁴⁹⁷ Esta información se encuentra recogida en la nota que José Alcalá del Olmo elaboró con fecha 17 de septiembre de 1962 para el Director General de RENFE, Carlos Roa Rico. En ella además se indica que en la aplicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950 se despacharon muchas instancias y algunas de ellas correspondieron a agentes con muy graves cargos en su expediente de depuración, aunque no condenados por delitos comunes, para los que se decretó el reingreso o la jubilación por el Ministerio de Obras Públicas. En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota para el Señor Director General fechada el 17 de septiembre de 1962”. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁴⁹⁸ La relación entre los miembros de la citada Comisión, durante el período en el que se llevaría a cabo la revisión de los expedientes, sería muy profusa. Así se puede constatar por la correspondencia que se conserva, en la que se recoge en más de una ocasión como el representante de RENFE, Luis Boix, expresa su deseo de acelerar en todo lo posible la realización de los trabajos y finalizar cuanto antes el proceso de revisión. La correspondencia que se conserva no sólo se ciñe al período concreto de la revisión ordenada a comienzos de 1953, si no que cubre todo el período que duró la fase de readmisiones iniciada a raíz de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950. Fue muy intensa la relación epistolar entre Luis Boix y Pío Cela a quien le remitía, periódicamente, bloques de expedientes con las propuestas de readmisión de ex agentes y todos aquellos informes particulares que le eran requeridos desde el negociado de Pío Cela. En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Correspondencia sobre la revisión de expedientes”, *RENFE*. Caja 210.

Red, y procuró amoldarse a la opinión de los otros dos componentes para que así las resoluciones se adoptaran siempre con unanimidad”. La Comisión finalmente examinaría 714 expedientes, aceptó 123 propuestas de reingreso y 35 de jubilación y desestimó 556 peticiones a las que la Red, previamente, había impuesto la aplicación de una de esas dos medidas⁴⁹⁹. Con el importante número de desestimaciones decretadas al grupo de expedientes revisados hasta esa fecha (556 de 714, lo que supuso un 77,87% de los expedientes revisados), se daría un importante batacazo a los trabajos acometidos hasta ese momento por el equipo de Luis Boix, quien siempre que remitía un bloque de expedientes con propuestas de readmisión a Pío Cela solía indicar que el trabajo de estudio de los expedientes se había efectuado “con la perspectiva puesta en el perdón y no en la revisión del expediente de depuración”⁵⁰⁰. La revisión decretada por el Ministerio de Obras Públicas junto al hecho de que las primeras propuestas de bajas remitidas por la Comisión Delegada a la Dirección General de Ferrocarriles comenzaron a cursarse a comienzos de abril de 1953, motivaría que hasta el 21 de septiembre de 1953 no se llegara a publicar la primera de las relaciones con solicitudes de readmisión desestimadas. Hasta ese momento sólo habían sido publicadas relaciones de ingresados y jubilados que no parece que se vieran afectadas por la mencionada revisión, cuyo número total ascendía por entonces a los 1.966 expedientes, de los cuales 1.742 correspondían a relaciones de agentes reingresados y 224 a agentes jubilados⁵⁰¹.

Posteriormente, la División Inspector de RENFE dirigiría oficio, con fecha 5 de noviembre de 1953, trasladando la Resolución de la Dirección General de Ferrocarriles por la que se establecía que debían aplicarse las normas a aquellos que habían regresado del extranjero antes del 28 de febrero de 1953, fecha en la que finalizó el plazo para la admisión de instancias, circunstancia que permitió ampliar el número de potenciales solicitantes con respecto a lo establecido primeramente en la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950 y que supondría un nuevo incremento de la carga del trabajo a la que tenía que hacer frente la Comisión Delegada⁵⁰². No obstante, si en noviembre de 1950 ya se habían recibido 4.555 peticiones de reingreso y el número de propuestas de readmisión, jubilación o baja que la Comisión Delegada presentó para su estudio y aprobación a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, vendría a alcanzar finalmente la cifra de 4.432, significaría que tanto la ampliación del período para solicitar el reingreso como los dos años y siete meses de más que dieron de plazo para que un ex agente establecido en el extranjero pudiera regresar a España y formulara su propuesta de readmisión, no supondrían un incremento mayor que el que se había registrado ya durante los primeros meses de reapertura del procedimiento.

El trabajo de la comisión comenzaría a dar sus frutos en el Ministerio de Obras Públicas diez meses después de iniciada su labor, coincidiendo con la publicación de la primera de las relaciones de agentes reingresados, que contaba con el visto bueno de dicha institución, tras la aprobación de la propuesta previamente realizada por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera. Esta primera relación sería dada a conocer el 18 de julio de 1951, cuando se cumplían quince años del inicio de la Guerra Civil. A partir de ese

⁴⁹⁹ En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota para el Señor Director General fechada el 17 de septiembre de 1962”. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵⁰⁰ En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Correspondencia sobre la revisión de expedientes”, *RENFE*. Caja 210.

⁵⁰¹ División Inspector de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Relaciones de reingreso, jubilaciones y desestimaciones aprobadas por el Ministro de Obras Públicas a propuesta de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera conforme a la Orden Ministerial de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE. Orden Ministerial de 1950*. Caja 208.

⁵⁰² En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota para el Señor Director General fechada el 17 de septiembre de 1962”. *RENFE PD86*. Caja 187.

momento se sucederían nuevas relaciones, hasta 75 más, concluyendo el procedimiento de readmisión durante el verano de 1957, al publicarse con fecha 17 de agosto de dicho año las últimas relaciones aprobadas por el organismo competente del Ministerio de Obras Públicas. A continuación mostramos una tabla y dos gráficas con la representación gráfica de todas las relaciones aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas.

Cuadro 8.4. Distribución de las relaciones aprobadas por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas por casuística tipo y fecha de publicación

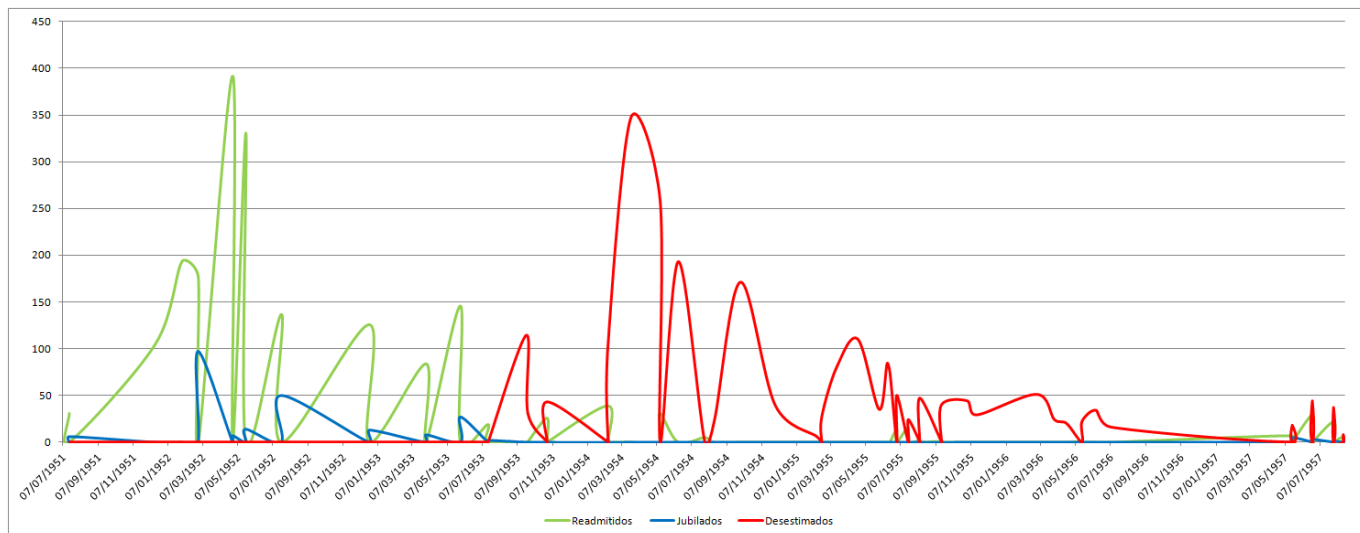
Relación	Fecha aprobación	Agentes readmitidos	Readmitidos Acumulado	Agentes Jubilados	Jubilados Acumulado	Agentes desestimados	Desestimados Acumulado	Total	Total Acumulado
1	18/07/1951	31	31	0	0	0	0	31	31
2	18/07/1951	0	31	6	6	0	0	6	37
3	15/12/1951	105	136	0	6	0	0	105	142
4	31/01/1952	194	330	0	6	0	0	194	336
5	28/02/1952	177	507	0	6	0	0	177	513
6	28/02/1952	0	507	97	103	0	0	97	610
7	28/04/1952	392	899	0	103	0	0	392	1002
8	28/04/1952	0	899	7	110	0	0	7	1009
9	21/05/1952	331	1230	0	110	0	0	331	1340
10	21/05/1952	0	1230	14	124	0	0	14	1354
11	22/07/1952	137	1367	0	124	0	0	137	1491
12	22/07/1952	0	1367	50	174	0	0	50	1541
13	22/12/1952	126	1493	0	174	0	0	126	1667
14	22/12/1952	0	1493	13	187	0	0	13	1680
15	31/03/1953	84	1577	0	187	0	0	84	1764
16	31/03/1953	0	1577	8	195	0	0	8	1772
17	30/05/1953	146	1723	0	195	0	0	146	1918
18	30/05/1953	0	1723	27	222	0	0	27	1945
19	17/07/1953	19	1742	0	222	0	0	19	1964
20	17/07/1953	0	1742	2	224	0	0	2	1966
21	21/09/1953	0	1742	0	224	114	114	114	2080
22	24/09/1953	0	1742	0	224	31	145	31	2111
23	28/10/1953	26	1768	0	224	0	145	26	2137
24	28/10/1953	0	1768	1	225	0	145	1	2138
25	28/10/1953	0	1768	0	225	43	188	43	2181
26	11/02/1954	39	1807	0	225	0	188	39	2220
27	11/02/1954	0	1807	4	229	0	188	4	2224
28	11/02/1954	0	1807	0	229	104	292	104	2328
29	23/03/1954	0	1807	0	229	347	639	347	2675
30	13/05/1954	0	1807	0	229	258	897	258	2933
31	13/05/1954	31	1838	0	229	0	897	31	2964
32	14/06/1954	0	1838	0	229	193	1090	193	3157
33	30/07/1954	5	1843	0	229	0	1090	5	3162
34	16/08/1954	0	1843	0	229	24	1114	24	3186

Capítulo 8. La centralización del procedimiento depurador en la
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (1941-1975)

Relación	Fecha aprobación	Agentes readmitidos	Readmitidos Acumulado	Agentes Jubilados	Jubilados Acumulado	Agentes desestimados	Desestimados Acumulado	Total	Total Acumulado
35	30/09/1954	0	1843	0	229	171	1285	171	3357
36	30/11/1954	0	1843	0	229	39	1324	39	3396
37	10/02/1955	0	1843	0	229	6	1330	6	3402
38	19/02/1955	1	1844	0	229	0	1330	1	3403
39	19/02/1955	0	1844	1	230	0	1330	1	3404
40	19/02/1955	0	1844	0	230	27	1357	27	3431
41	17/03/1955	0	1844	0	230	80	1437	80	3511
42	23/04/1955	0	1844	0	230	110	1547	110	3621
43	30/05/1955	0	1844	0	230	35	1582	35	3656
44	13/06/1955	0	1844	0	230	84	1666	84	3740
45	18/06/1955	0	1844	0	230	74	1740	74	3814
46	30/06/1955	14	1858	0	230	0	1740	14	3828
47	30/06/1955	0	1858	0	230	50	1790	50	3878
48	20/07/1955	16	1874	0	230	0	1790	16	3894
49	20/07/1955	0	1874	0	230	24	1814	24	3918
50	09/08/1955	2	1876	0	230	0	1814	2	3920
51	09/08/1955	0	1876	1	231	0	1814	1	3921
52	09/08/1955	0	1876	0	231	47	1861	47	3968
53	16/09/1955	1	1877	0	231	0	1861	1	3969
54	16/09/1955	0	1877	2	233	0	1861	2	3971
55	16/09/1955	0	1877	0	233	40	1901	40	4011
56	31/10/1955	0	1877	0	233	44	1945	44	4055
57	16/11/1955	0	1877	0	233	29	1974	29	4084
58	29/02/1956	0	1877	0	233	51	2025	51	4135
59	31/03/1956	0	1877	0	233	24	2049	24	4159
60	21/04/1956	0	1877	0	233	20	2069	20	4179
61	18/05/1956	1	1878	0	233	0	2069	1	4180
62	18/05/1956	0	1878	0	233	22	2091	22	4202
63	12/06/1956	0	1878	0	233	34	2125	34	4236
64	07/07/1956	0	1878	0	233	16	2141	16	4252
65	20/05/1957	7	1885	0	233	0	2141	7	4259
66	20/05/1957	0	1885	0	233	18	2159	18	4277
67	20/05/1957	0	1885	5	238	0	2159	5	4282
68	24/06/1957	29	1914	0	238	0	2159	29	4311
69	24/06/1957	0	1914	0	238	44	2203	44	4355
70	24/06/1957	0	1914	3	241	0	2203	3	4358
71	31/07/1957	22	1936	0	241	0	2203	22	4380
72	31/07/1957	0	1936	0	241	37	2240	37	4417
73	31/07/1957	0	1936	1	242	0	2240	1	4418
74	17/08/1957	6	1942	0	242	0	2240	6	4424
75	17/08/1957	0	1942	0	242	8	2248	8	4432
76	17/08/1957	0	1942	5	247	0	2248	5	4437
	TOTALES	1942	43,77	247	5,57	2248	50,66	4437	100

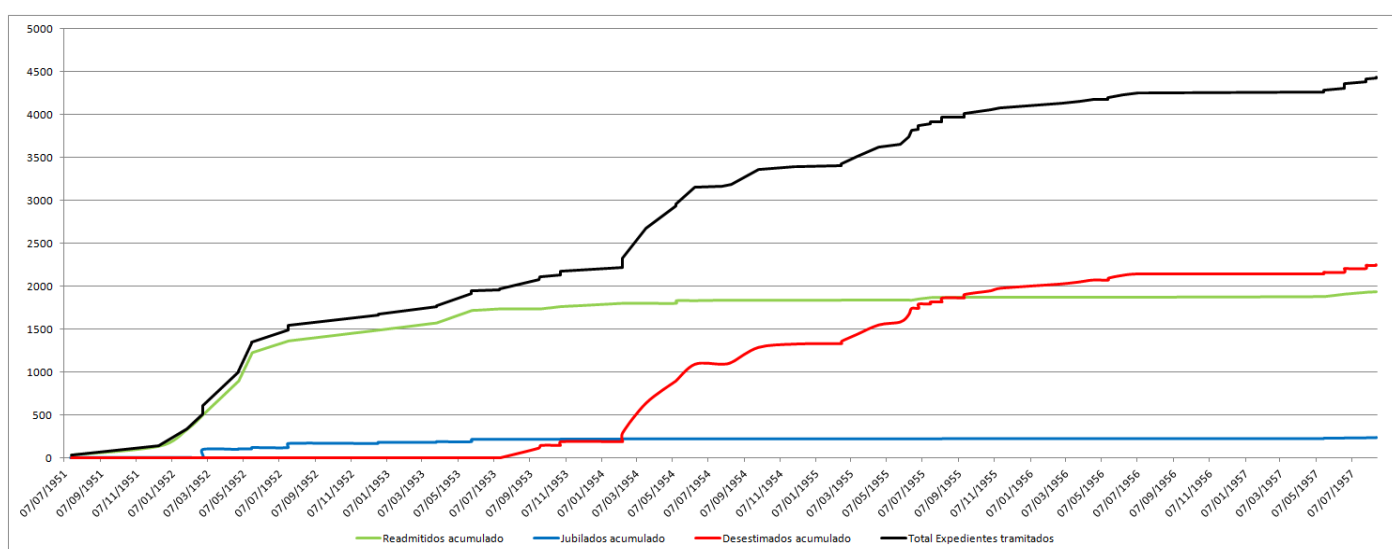
Fuente: División Inspectora de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Relaciones de reingreso, jubilaciones y desestimaciones aprobadas por el Ministro de Obras Públicas a propuesta de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera conforme a la Orden Ministerial de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE. Caja 208.*

Gráfico 8.1. Evolución de las aprobaciones realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas por datos parciales de las casuísticas tipo y fecha de publicación



Fuente: División Inspectora de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Relaciones de reingreso, jubilaciones y desestimaciones aprobadas por el Ministro de Obras Públicas a propuesta de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera conforme a la Orden Ministerial de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE. Caja 208.*

Gráfico 8.2. Evolución de las aprobaciones realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas por datos acumulados de las casuísticas tipo y fecha de publicación



Fuente: División Inspectora de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Relaciones de reingreso, jubilaciones y desestimaciones aprobadas por el Ministro de Obras Públicas a propuesta de la Dirección General de

Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera conforme a la Orden Ministerial de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE*. Caja 208.

En el siguiente cuadro se recogen todas las propuestas de readmisión, jubilación o baja, agrupadas por las casuísticas generales y específicas que presentaban los expedientes de cada solicitante. El número total de expedientes que concluyeron en una de las propuestas anteriormente enumeradas ascendió finalmente a la cifra de 4.432, de los cuales 2.483 fueron propuestas de readmisión (correspondiendo 1.818 a ex agentes no condenados y 665 a ex agentes condenados por delitos no comunes), 276 se trataban de propuestas de jubilaciones (de las que 179 correspondieron a ex agentes no condenados y 97 a ex agentes que habían sido condenados por delitos comunes) y las 1.673 restantes respondían a las confirmaciones de baja que se formularon por la Comisión (950 correspondían a delitos comunes y 723 a otros motivos).

Como se puede observar en el referido cuadro, las primeras propuestas serían remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles a comienzos de marzo de 1951. Se trataban de propuestas de readmisión o jubilación de ex agentes que o bien no habían sido condenados o que, si lo habían sido, sus delitos habían sido calificados como no comunes por los letrados de la Comisión Delegada. En cambio, las primeras propuestas de confirmación de baja no serían cursadas hasta dos años y medio después de que fueran iniciados los trabajos encomendados a la Comisión, concretamente hasta comienzos del mes de abril de 1953. A fecha 11 de septiembre de 1954, con la remisión a la Dirección General de Ferrocarriles de su última propuesta, la comisión habría concluido sus trabajos de estudio de las propuestas de readmisión recibidas desde la publicación de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950. No obstante, como hemos visto anteriormente, la actividad de la Dirección General de Ferrocarriles en relación con esta materia no finalizaría hasta mediados de agosto de 1957, cuando publicó la última de las relaciones aprobadas con el visto bueno del Ministerio de Obras Públicas.

Cuadro 8.5. Número de propuestas de readmisión, jubilación o baja presentadas ante el Ministerio de Obras Públicas por la Comisión Delegada en RENFE

Casuística General	Casuística Específica	Núm.	%	Fecha de presentación de la primera propuesta	Fecha de presentación de la última propuesta	Días transcurridos entre la primera y última propuesta
Readmisión	No condenados	1.818	41,02	08/03/1951	22/10/1953	959
	Condenados por delitos no comunes	665	15,00	16/03/1951	27/01/1954	1048
Jubilación	No condenados	179	4,04	08/03/1951	07/07/1953	852
	Condenados por delitos no comunes	97	2,19	16/03/1951	11/09/1954	1275
Bajas	Deserción del Ejército Nacional	4	0,09	27/01/1954	27/01/1954	0
	Exceder edad o no reunir los requisitos para su reingreso o jubilación	11	0,25	22/10/1953	27/01/1954	97
	Falsear u omitir datos en sus declaraciones juradas	41	0,93	03/06/1953	13/01/1954	224
	Falta de documentos	166	3,75	16/05/1953	03/06/1954	383
	Observar Mala conducta después del 1 de abril de 1939	260	5,87	21/05/1953	13/04/1954	327
	Pertenencia a la Masonería	66	1,49	10/04/1953	11/09/1954	519
	Encontrarse Afectado por la Orden Aclaratoria de 31 de enero de 1953 ⁵⁰³	175	3,95	17/09/1953	11/09/1954	359
	Allanamiento de Morada	24	0,54	31/08/1953	03/06/1954	276
	Amenazas	23	0,52	31/08/1953	08/10/1953	38

⁵⁰³ Se encontraban afectados por dicha orden los que hubieran tenido actividades destacadas en Comités u Organismos marxistas o intervención en persecuciones o denuncias contra personas de derechas, compañeros o jefes.

Casuística General	Casuística Específica	Núm.	%	Fecha de presentación de la primera propuesta	Fecha de presentación de la última propuesta	Días transcurridos entre la primera y última propuesta
Bajas por haber sido condenados por delito común	Asesinatos	259	5,84	04/04/1953	23/12/1953	263
	Asesinatos y Detención Ilegal	3	0,07	31/08/1953	31/08/1953	0
	Atentado a la Autoridad	1	0,02	19/01/1954	19/01/1954	0
	Coacciones	1	0,02	19/01/1954	19/01/1954	0
	Contra la Religión	13	0,29	26/09/1953	26/09/1953	0
	Daños	17	0,38	26/09/1953	03/12/1953	68
	Denuncias Falsas	3	0,07	22/10/1953	22/10/1953	0
	Detención Ilegal	276	6,23	12/06/1953	27/01/1954	229
	Exacción Ilegal	2	0,05	23/12/1953	23/12/1953	0
	Incendarios	28	0,63	23/05/1953	08/10/1953	138
	Injurias	5	0,11	08/10/1953	08/10/1953	0
	Lesiones	4	0,09	22/10/1953	22/10/1953	0
	Ley de Represión de la Masonería y el Comunismo	10	0,23	19/11/1953	03/12/1953	14
	Malos tratos	2	0,05	26/09/1953	26/09/1953	0
	Profanación de cadáveres	6	0,14	31/08/1953	05/11/1953	66
	Robo, Allanamiento de morada y detención	10	0,23	06/06/1953	06/06/1953	0
	Robo, Allanamiento de morada e incendios	2	0,05	16/06/1953	16/06/1953	0
	Robo, detención ilegal y daños	3	0,07	16/06/1953	16/06/1953	0
	Robo e incendios	6	0,14	16/06/1953	16/06/1953	0
	Robo y Allanamiento de morada	38	0,86	06/06/1953	05/11/1953	152
	Robo y amenazas	5	0,11	16/06/1953	16/06/1953	0
	Robo y daños	8	0,18	16/06/1953	16/06/1953	0
	Robo y detención	39	0,88	06/05/1953	05/11/1953	183
	Robo y profanación de cadáveres	2	0,05	16/06/1953	16/06/1953	0
	Robo y Usurpación de funciones	7	0,16	16/06/1953	16/06/1953	0
	Robo	93	2,10	25/04/1953	13/03/1954	322
	Usurpación de bienes	42	0,95	16/06/1953	11/12/1953	178
	Usurpación de funciones	18	0,41	19/09/1953	15/10/1953	26
Total		4.432	100,00			

Fuente: Propuestas de readmisión, jubilación y baja formuladas por la Comisión Delegada para las readmisiones conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE*. Cajas 188, 210 y 262.

Las propuestas de baja que presentó la comisión a dictamen del Ministerio de Obras Públicas venía a reproducir una distribución territorial de los solicitantes que se aproximaba mucho a la que resultó tras la culminación del procedimiento depurador en MZA. La primera de las conclusiones que se pueden extraer al observar el siguiente cuadro seguiría siendo la relación entre el grado de impacto de la depuración y aquellas provincias que permanecieron hasta, prácticamente, el final de la guerra en zona republicana. Destacaríamos los casos de Madrid y de la provincia de Ciudad Real en donde la población de Alcázar de San Juan sería, después de la capital de España, la población que concentraría el mayor número empleados cuya solicitud de readmisión no fue finalmente aceptada.

Cuadro 8.6. Distribución territorial de los solicitantes cuya propuesta de readmisión fue desestimada por la Comisión Delegada en RENFE y sometida a aprobación por el Ministerio de Obras Públicas

Provincias	Número de casos	%
Madrid	361	21,55
Ciudad Real	120	7,18
Barcelona	111	6,61
Valencia	90	5,40

Capítulo 8. La centralización del procedimiento depurador en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (1941-1975)

Provincias	Número de casos	%
Albacete	62	3,69
Tarragona	61	3,62
Asturias	54	3,24
Málaga	53	3,18
Granada	52	3,12
Badajoz	47	2,80
Almería	45	2,67
Murcia	44	2,61
Cantabria	40	2,42
Jaén	38	2,29
Córdoba	37	2,23
Vizcaya	32	1,91
León	32	1,91
Lérida	31	1,84
Alicante	30	1,78
Valladolid	27	1,59
Gerona	27	1,59
Sevilla	27	1,59
Castellón	24	1,46
Guipúzcoa	22	1,34
Guadalajara	21	1,27
Toledo	19	1,14
Zaragoza	18	1,08
Teruel	18	1,08
Burgos	15	0,89
Ávila	14	0,83
Huesca	14	0,83
Huelva	13	0,76
Pontevedra	12	0,70
Palencia	11	0,64
Soria	8	0,45
Salamanca	6	0,38
Cádiz	6	0,38
Navarra	6	0,38
Cáceres	5	0,32
Se desconoce	5	0,32
Cuenca	4	0,25
Segovia	4	0,25
Álava	3	0,19
Zamora	2	0,13
Logroño	1	0,06
Coruña, (A)	1	0,06
TOTAL	1673	100

Fuente: Propuestas de bajas formuladas por la Comisión Delegada para las readmisiones conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE*. Cajas 188, 210 y 262.

Si atendemos a las fuentes consultadas, el balance al final del proceso arrojaría un total de 4.437 solicitudes tramitadas y aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas, un 0,11 por ciento más de las propuestas por la Comisión Delegada para los reingresos en RENFE. Esta diferencia respecto al total sería bastante más abultada con respecto a las casuísticas parciales. Así, en cuanto a las propuestas de readmisión remitidas por la Comisión Delegada a la Dirección General de Ferrocarriles, de las 2.483 propuestas remitidas serían descartadas más de medio millar, concretamente 541. Lo mismo sucedería con respecto a las propuestas de

jubilación, de las 276 cursadas al Ministerio, 29 serían rechazadas. Estas alteraciones tendrían su repercusión en las confirmaciones de baja, las cuales se incrementaron en 575 respecto a las 1.673 propuestas por RENFE. En el siguiente cuadro se recogen las modificaciones numéricas mencionadas y las cifras finales del proceso.

Cuadro 8.7. Balance final del proceso de readmisiones vinculadas a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950

Casuística	Número de propuestas remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles por la Comisión Delegada en RENFE	%	Número de propuestas aprobadas y ratificadas por el Ministerio de Obras Públicas	%	Diferencia Numérica respecto a las propuestas remitidas por la Comisión Delegada en RENFE	%
Reingresos	2.483	56,02	1.942	43,77	-541	-21,79
Jubilaciones	276	6,23	247	5,57	-29	-10,51
Bajas	1.673	37,75	2.248	50,66	575	34,37
Total	4.432	100	4.437	100	5	0,11

Fuentes:

Propuestas de readmisión, jubilación y baja formuladas por la Comisión Delegada para las readmisiones conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE*. Cajas 188, 210 y 262.

División Inspectora de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Relaciones de reingreso, jubilaciones y desestimaciones aprobadas por el Ministro de Obras Públicas a propuesta de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera conforme a la Orden Ministerial de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE*. Caja 208.

A continuación ofrecemos sendos cuadros en los que se muestra el estado de las propuestas de readmisión y jubilaciones a fecha de 11 de septiembre de 1954. Esta información sería la más moderna de las localizadas dentro de la documentación sobre este procedimiento, correspondiendo ya con la etapa final de la labor desarrollada por parte de la Comisión Delegada en RENFE, cuando ya había procesado la totalidad de las propuestas remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles. A través de estos dos estadillos podemos tener una visión clara de las categorías profesionales que concentraron el mayor número de readmisiones o jubilaciones. Entre las categorías que figuraban en las propuestas de readmisión destacarían en primer lugar la de oficial y ayudante de oficio, desempeño vinculado al ámbito de los talleres de Material y Tracción, seguida de la categoría de factor. Se trataba de dos oficios que requerían una especialización ferroviaria que era difícil de encontrar en el mercado externo de trabajo. Les seguían categorías inferiores tanto del ámbito de la explotación y movimiento de trenes como de la conservación de las infraestructuras ferroviarias, como eran las de mozo de estación y mozo de tren para el primero de los casos y la de obrero de vía y obras para el segundo. Para estas tres últimas categorías sí existían posibilidades de encontrar personal en el mercado externo de trabajo. De hecho, las necesidades que, en materia de personal, fueron surgiendo para dichos puestos habían venido siendo cubiertas por personal eventual. Todas ellas, tanto las categorías especializadas como las no especializadas, se encontraban entre los empleos que más sufrieron el azote de la

depuración y en donde posiblemente se encontraban las mayores necesidades de personal dentro del servicio ferroviario durante la década de 1950.

Cuadro 8.8. Categorías profesionales con mayor número de propuestas de reingreso, remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles a fecha 11 de septiembre de 1954, conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950

Categorías profesionales	Número de propuestas remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles por la Comisión Delegada en RENFE	Número de propuestas aprobadas y ratificadas por el Ministerio de Obras Públicas	Porcentaje de propuestas resueltas
Oficiales y ayudantes de oficio	469	344	73,37
Factores	299	217	72,58
Mozos de estación	278	182	65,47
Mozos de tren	232	182	78,45
Obreros de vía y obras	219	172	78,54
Total propuestas correspondientes a las cinco categorías	1497	1097	73,28
Total propuestas	2512*	1767	70,34
% propuestas de las cinco categorías principales respecto del total de propuestas	59,59	62,08	

*El número de propuestas a 11 de septiembre de 1954 no coincide con el que se ha podido verificar a través de las relaciones firmadas por Luis Boix para su remisión a la Dirección General de Ferrocarriles, ascendiendo estas últimas a 2.483. No obstante, se ha recogido el dato consignado en el estadillo consultado.

Fuente: Estado de las propuestas de readmisión formuladas, a fecha 11 de septiembre de 1954, por la Comisión Delegada conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE*. Caja 210.

En cuanto a las propuestas de jubilación encontraríamos también puestos de inferior categoría junto con otros de mayor especialización. Entre los primeros encontraríamos de nuevo a los obreros de vía y obras y a los guardagujas y guardafrenos-distribuidores, categoría esta última que se iría extinguiendo al ir incorporando las composiciones ferroviarias el freno distribuido. Entre las segundas se repetirá nuevamente la categoría de oficial y ayudante de oficio, dentro del ámbito de los talleres, y la de maquinista, oficio en el que el criterio de la edad, junto al de la penosidad en el desempeño del mismo, venía a ser factores determinantes para la concesión del retiro.

Cuadro 8.9. Categorías profesionales con mayor número de propuestas de jubilación, remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles a fecha 11 de septiembre de 1954, conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950

Categorías profesionales	Número de propuestas remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles por la Comisión Delegada en RENFE	Número de propuestas aprobadas y ratificadas por el Ministerio de Obras Públicas	Porcentaje de propuestas resueltas
Guardagujas	34	33	97,06
Oficiales y ayudantes de oficio	31	30	96,78
Maquinistas	23	23	100
Obreros de vía y obras	23	23	100
Guardafrenos-Distribuidores	15	11	73,33
Total propuestas correspondientes a las cinco categorías	126	120	95,24
Total propuestas	276	225	81,52
% propuestas de las cinco categorías principales respecto del total de propuestas	45,65	53,33	

Fuente: Estado de las propuestas de jubilación formuladas, a fecha 11 de septiembre de 1954, por la Comisión Delegada conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Orden Ministerial de 1950. RENFE*. Caja 210.

Si atendemos a las cifras que facilitan los informes elaborados por la Jefatura de Normas Laborales y Expedientes, a finales del año 1973, encontramos ciertas diferencias con respecto al balance anteriormente expuesto⁵⁰⁴. Según esta última fuente, a resultas de la reapertura del proceso en julio de 1950, sólo reingresarían 1.925 ex agentes a la empresa pública y 244 serían jubilados al contar más de 60 años de edad (respectivamente, 17 y 3 menos que los que resultan en nuestro balance). A un total de 2.248 trabajadores que solicitaron el reingreso se les mantendrían la sanción de baja (aquí sí existe coincidencia), mientras que 2.232 no elevarían por escrito su instancia y 133 que sí lo hicieron serían excluidos de la aplicación de la norma al tratarse de personal eventual.

Cuadro 8.10. Número de solicitudes cursadas conforme a la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, según datos obrantes en 1973 en la Jefatura de Normas Laborales y Expedientes de RENFE

Casuísticas	Número	%
Número total de ex agentes pertenecientes a las cuatro principales compañías ferroviarias separados a raíz de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939 y del Decreto específico de 1 de septiembre de 1939	6.782	100
Ex agentes con ingreso solicitado conforme a la OM 24/07/1950	4.550	67,09
Ex agentes que no solicitaron el reingreso	2.232	32,91

⁵⁰⁴ RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario "YA"...* Doc. cit.

Fuente: RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario “YA” del día 9 de noviembre de 1973, titulada “El problema de algunos jubilados de RENFE”*. Fechada el 10 de noviembre de 1973. AHF R-18-3.

Cuadro 8.11. Balance del proceso de readmisiones de ex agentes con ingreso solicitado a raíz de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, según datos obrantes en 1973 en la Jefatura de Normas Laborales y Expedientes de RENFE

Casuísticas	Número	%
Reingresados	1.925	42,30
Jubilados	244	5,36
Bajas confirmada	2.248	49,41
Excluidos de las normas por ser eventuales	133	2,92
Total	4.550	100

Fuente: RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario “YA”...* Doc. cit.

Teniendo en cuenta que el número total de separados al inicio del procedimiento de readmisión de 1950 ascendía a 6.782 agentes, la distribución de los mismos, entre las cuatro principales compañías ferroviarias anteriores a la constitución de RENFE, sería la siguiente:

Cuadro 8.12. Distribución de los ex agentes según la antigua compañía de procedencia, según datos obrantes en 1973 en la Jefatura de Normas Laborales y Expedientes de RENFE

Compañía	Nº de separados	%
Norte	5.078	74,87
MZA	1.058	15,60
Oeste	164	2,42
Andaluces	482	7,11
TOTAL	6.782	100

Fuente: RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario “YA”...* Doc. cit.

Finalmente, si tenemos en cuenta los datos anteriormente presentados, el balance al final del proceso de reingresos, desarrollado durante la década de 1950, nos revela que un total de 4.613 antiguos empleados, si incluimos a los 133 eventuales que en su día pertenecieron a las cuatro principales compañías concesionarias, se encontrarían aún en situación de separación del servicio al inicio de la década de 1960. En torno a un cincuenta por ciento de los mismos se encontraban dentro del grupo de ex condenados por delitos comunes cometidos contra las personas, la propiedad, el honor durante la Guerra Civil o los de cualquier otra clase cometidos después del 1 de abril de 1939, así como aquellos a los que se les vetó el acceso por su pertenencia a la masonería. Este importante número de ex agentes seguirán siendo motivo de preocupación para los responsables de las áreas de personal de RENFE, al considerarlos como potenciales reingresos de cara al futuro si el régimen flexibilizaba sus posiciones ante estos trabajadores y decretaba un perdón general que obligara tanto a su readmisión en la empresa como a la solicitud de sus derechos pasivos.

8.3. El proceso de depuración por responsabilidades políticas en RENFE tras la aplicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas del 24 de julio de 1950

Como hemos estudiado en los epígrafes anteriores, la terminación del proceso de readmisiones llevada a cabo durante la década de 1950 sirvió para reincorporar a RENFE en torno a dos mil trabajadores que habían sido separados entre los años 1939 y 1943. Otros tantos, que habían cursado también su solicitud de reingreso, mantuvieron su situación de baja de la empresa pública al hallarse en sus respectivos expedientes circunstancias que impedían su readmisión de acuerdo a las normas que se establecieron para regular el procedimiento de readmisiones, conforme a la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950. La mayoría de ellos por haber sido condenados por delitos comunes, como fueron consideradas la mayoría de las imputaciones que la justicia franquista realizó sobre aquellos trabajadores expedientados por su actuación contraria a la sublevación. Ante este panorama, durante las décadas de 1960 y 1970, la empresa pública RENFE seguirá manteniendo vivo un procedimiento que sólo se resolvería con el final del régimen franquista.

Como decíamos, la oleada de readmisiones de la década de 1950 no solucionó todo el problema de “los depurados”. Es más, se abrieron nuevos resquicios legislativos que fomentaron la llegada de nuevas solicitudes, tanto para el reingreso como para el reconocimiento del tiempo trabajado a efectos pasivos. El giro político que comenzará a dar el régimen durante las décadas de los sesenta y setenta, generará expectativas entre aquellos que continuaban fuera de la empresa y entre los que habían recuperado ya sus puestos de trabajo. Para ambos colectivos existían cuestiones por reivindicar y lo harán, casi siempre de forma individualizada hasta conseguir sus objetivos. Los ya reingresados lograrían alcanzar sus pretensiones y los que se encontraban todavía en situación de separación del servicio deberían esperar a que, con la terminación del régimen franquista, se abriera un nuevo marco de reconocimiento de derechos y libertades, una vez que las nuevas disposiciones en materia de amnistía vendrían, prácticamente, a zanjar con el problema de los represaliados ferroviarios.

8.3.1. La cuestión de los depurados en RENFE durante la década de 1960

A comienzos de la década de 1960 la dirección general de RENFE se encontraba ocupada por Carlos Roa Rico⁵⁰⁵. Este ejecutivo ingresó en RENFE tras su paso por la empresa del Ferrocarril del Langreo⁵⁰⁶, en donde dirigió en 1950 el procedimiento para la readmisión de los separados por la depuración político-social. La llegada de Carlos Roa a RENFE

⁵⁰⁵ Carlos Roa Rico (1911-1995), leonés de nacimiento, fue el primer ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que dio su capital de provincia. Tras su participación en la Guerra Civil dentro del bando sublevado, en donde alcanzó la graduación de capitán, pasó a trabajar como ingeniero auxiliar en la Junta de Obras del Puerto del Musel en Asturias hasta el año 1947. En 1948 pasó a ocupar la subdirección del Ferrocarril de Langreo, en donde, además de ocuparse de la gestión y modernización de dicha compañía, puso en marcha un Plan de Ordenación Social en dicho ferrocarril, entre cuyos objetivos se incluía la readmisión de aquellos antiguos trabajadores que habían sido separados del servicio por la depuración político-social. Durante su etapa en el Ferrocarril de Langreo compaginó su actividad profesional con la Vicepresidencia del Consejo Superior del Transporte en el Ministerio de Obras Públicas y con su actividad docente en la cátedra de Economía del Transporte de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid. Entre 1960 y 1967 asumiría la Dirección General de RENFE. Profesionalmente finalizaría su vida activa como presidente del Instituto de Economía del Transporte (INECO). Fuentes: [www.saber.es/web/biblioteca/libros/tierras-de-leon/html/105-106/10aproximacion.pdf], [Consultado: 12-08-2015] y [www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030206_Vila.pdf], [Consultado: 12-08-2015].

⁵⁰⁶ Sobre esta etapa véase la comunicación presentada por VILA ÁLVAREZ, Nuria (2009). “La cuestión de los represaliados”. *Las estrategias para la readmisión de los depurados del Ferrocarril de Langreo diseñadas por Carlos Roa Rico en 1950*. V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca. En [http://docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030206_Vila.pdf], [Consultado: 12-08-2015].

significó una nueva etapa dentro de la organización productiva de RENFE, ya que procuró sentar las bases para la puesta en marcha en la empresa pública de nuevos criterios modernizadores en materia de explotación y de eficiencia económica.

Una de sus primeras preocupaciones en materia de personal fue conocer cómo se había aplicado el procedimiento de readmisión de la década de 1950. Por ello, con fecha 9 de octubre de 1962 solicitó una nota aclaratoria sobre las condiciones en que se había efectuado el reingreso por si hubiera sido necesario revisar el proceso con el fin de amoldarse a lo realizado por otros organismos y a las disposiciones vigentes. Con fecha 17 de octubre de 1962 se remitió una nota de contestación al Director General en la que se expusieron los siguientes antecedentes⁵⁰⁷:

“La readmisión de agentes ferroviarios separados por las antiguas compañías de Ferrocarriles se llevó a cabo no por la RENFE si no por el Ministerio de Obras Públicas, en virtud de la dispuesto en la orden comunicada y reservada de aquel ministerio, fechada el 24 de julio de 1950.

El Comité de Gerencia del Consejo de Administración de RENFE, en sesión de 5 de septiembre de 1950, dando cumplimiento a la citada orden, designó como Delegación suya a una comisión compuesta por el Jefe del departamento de Personal y Asistencia Social, Luis Boix, y por tres vocales, uno de personal, José Alcalá del Olmo, y otros dos letrados de la Asesoría Jurídica, que fueron Manuel Suja Yera y Antonio Pascual de Zulueta y Sánchez de Neira.

Por el Jefe del departamento de Personal se facilitaron el 12 de septiembre de 1950 unos puntos de vista para proceder a la tramitación de los expedientes de readmisión.

- A) A propuesta de la Comisión Delegada, se sometió a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera una petición de aclaración o interpretación de la mencionada Orden de 24 de julio.
- B) Los vocales letrados emitieron dictámenes de cuantos expedientes se les sometieron, calificando los hechos declarados probados en las correspondientes sentencias, para determinar si aquellos constituían o no delitos comunes, pues de serlo quedaban automáticamente excluidos de la readmisión, en virtud de las nomas del Ministerio de Obras Públicas. El criterio mantenido por los vocales letrados fue el de atribuir exclusivamente el carácter de delitos comunes a los delitos naturales cometidos contra las personas, la propiedad, el honor, los de masonería y los de cualquier clase llevados a cabo después del 1 de abril de 1939, excluyendo los políticos, militares y artificiales.
- C) La Comisión Delegada actuó siempre en colaboración con el departamento de personal y asistencia social, siendo dirigidos los trabajos administrativamente derivados de la misma por el vocal José Alcalá del Olmo y personal de aquel departamento, encontrándose la totalidad de la documentación en los archivos del mismo”.

⁵⁰⁷ En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota para el Señor Director General fechada el 17 de septiembre de 1962”. *RENFE PD86*. Caja 187.

Con estos antecedentes, el mismo José Alcalá del Olmo, redactor de la nota, quiso dejar constancia de que la readmisión fue regulada y resuelta por el Ministerio de Obras Públicas, limitándose la RENFE al más estricto cumplimiento de la normativa dada por ese organismo. Recalcaba además que “la revisión de los expedientes se realizó con toda amplitud de criterio y sólo desfavorablemente en casos patentes de delincuencia común, como asesinatos, delaciones que los indujeron, robos, etc”. Indicaba además que “si la Dirección General, por un generoso sentido de benevolencia, estimaba conveniente conceder una nueva oportunidad para considerar las peticiones de readmisión de agentes despedidos por depuración, cuyo número, dados los 23 años transcurridos, consideraban que sería escaso, sería factible estudiar aquellas que se presenten y someter las que puedan ir informadas favorablemente a la resolución del Ministerio de Obras Públicas”.

El interés de Roa por contar con datos de detalle sobre el referido procedimiento le hizo solicitar un listado de aquellos agentes que habían elevado su instancia de reingreso a raíz de la comunicación de la Orden de 24 de julio de 1950 y a los que se les había confirmada la baja tras el estudio de su correspondiente expediente de depuración. Con fecha 7 de diciembre de 1962⁵⁰⁸ el Jefe del Departamento de Personal y Asistencia Social remitió a Carlos Roa dicha relación y le comentaba que 2.232 separados más no habían llegado a solicitar el reingreso y aventuraba “que no lo harían a esta altura por causa de fallecimientos, por residir en el extranjero o porque no les interesara, al tener posiblemente otra ocupación”. De la primera lista consideraba también que “el número sería ahora bastante inferior por el hecho de haber rebasado la edad de jubilación forzosa o por que hubiesen fallecido”.

No obstante, a pesar de estos vaticinios, continuaban llegando solicitudes reclamando el reingreso o la aplicación de derechos pasivos, tanto a efectos de jubilación como de pensiones de viudedad. Como ejemplo de caso y de la posición que la empresa pública tenía sobre este asunto, referimos a continuación el examen que la Asesoría Jurídica de RENFE había realizado ante una solicitud de un ex agente de MZA que solicitaba su pensión.

El informe jurídico remitido al Director General consideraba lo que se había indicado ya en ocasiones anteriores ante casos similares: “que estas solicitudes venían siendo formuladas por personas que no habían formado parte de la RENFE, quedando por tanto al margen de la RENFE (empresa) y no teniendo ésta obligación alguna para soportar cargas que nos habían sido por ella producidas”. Insistía la nota que “la resolución definitiva para la no admisión no fue tomada por la RENFE si no por el Ministerio de Obras Públicas”. El letrado informaba que “RENFE sólo se había ocupado de revisar la calificación de los hechos, pero no había llegado a determinar si estos eran constitutivos de delito político o común, cuestión de la que sí se ocupaba la Comisión que informaba sobre la calificación de los delitos de los depurados, la cual consideró que ese expediente en particular, por el que ahora se dirigían a RENFE, se trataba de un delito común”. El letrado de RENFE informaba también que el problema de las pensiones de los ex ferroviarios había llegado a plantearse ante las Magistraturas de Trabajo y que el procedimiento llegó incluso ante el Tribunal Supremo, el cual, en varias sentencias, había llegado a considerar que la separación producida por depuración, llevaba consigo también la pérdida de los derechos pasivos. Por todo ello, y en consideración del precedente que pudiera establecerse, la Asesoría informaba contrariamente a la revisión, si bien se sometía al criterio de la superioridad, que, “en cualquier momento, podía, graciosamente, dictar una resolución más favorable a este asunto”. Además, se informaba que, “dado el sueldo regulador que habría de aplicarse y las normas de la compañía de procedencia, la cantidad en concepto de pensión sería inferior a la que le corresponde actualmente del Seguro de Vejez, que venía percibiendo el peticionario”⁵⁰⁹. Con estos planteamientos RENFE eludía

⁵⁰⁸ En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Antecedentes 1960. RENFE PD86*. Caja 187.

⁵⁰⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota fechada el 25 de septiembre de 1963, elaborada por la Asesoría Jurídica de RENFE y remitida al Director General”. *Antecedentes 1960. RENFE PD86*. Caja 187.

cualquier responsabilidad sobre la materia, obviando, eso sí el papel que la empresa pública desempeñó en el procedimiento cuando lo asumió y unificó en 1941, revisando buena parte de los expedientes tramitados por las antiguas compañías.

Según otra nota, previa a la anterior, se informaba que de las 2.248 solicitudes de reingreso desestimadas en aplicación de la Orden de 24 de julio de 1950 del Ministerio de Obras Públicas, sólo un sesenta por ciento, aproximadamente, se hallarían en las circunstancias de edad y años de servicios prestados hasta el 18 de julio de 1936, necesarias para aplicarles las normas sobre jubilación (más de 60 años de edad y un mínimo de 15 años de servicios computables), resultando de ello que el número de ex agentes con posibilidad de ser jubilados alcanzaría en ese supuesto a unos 1.350. También se indicaba que, como los salarios reguladores de tales pensiones se calcularían sobre los sueldos devengados por los interesados hasta el 18 de julio de 1936, los derechos pasivos así ajustados, serían individualmente inferiores a 9.000 pesetas anuales, que era la cantidad fijada para la pensión mínima en la Circular nº 281 de la Dirección General, por lo que aplicada esta disposición a las 1.350 ex agentes con posibilidades claras de jubilación, el monto a percibir por sus pensiones se elevaría a 12.150.000 pesetas anuales⁵¹⁰.

8.3.2. El reconocimiento de los derechos pasivos y de antigüedades del personal depurado

A la altura de 1964 los efectivos de personal de RENFE, entre empleados fijos y eventuales, ascendían a 114.072. Este número era sensiblemente superior al que tuvo RENFE al comienzo de su actividad empresarial en el año 1941. De hecho, a la altura del año 1964 el número de empleados eventuales en RENFE superaban los dos millares y representaban el 1,80% del total de la plantilla. En términos globales el número de empleados que contaba RENFE en el año 1964 mostraba ya una tendencia claramente decreciente, que había comenzado a manifestarse a partir del año 1953, ejercicio en el que con 139.457 trabajadores se alcanzó la mayor cifra de empleos de la historia empresarial de RENFE. La firma de los acuerdos con los Estados Unidos y la llegada a los gabinetes ministeriales de Franco de una nueva generación de gestores, más interesados en dar un giro modernizador a la economía española, influyeron en la evolución de estos indicadores de empleo. De hecho, la primera Circular de Dirección que posibilitó la jubilación anticipada por excesos de plantilla se publicó en el año 1956, aunque los efectos fueron más evidentes a partir de la publicación de la Circular nº 274, emitida por la Dirección de RENFE durante el año 1963 y mediante la cual los trabajadores pudieron solicitar su jubilación tras cumplir los sesenta años de edad⁵¹¹.

Con fecha 27 de marzo de 1964 la Delegación del Gobierno en RENFE rogaba a la dirección de la empresa a que, “si así se consideraba oportuno, enviara una propuesta concreta de modificación de las normas vigentes, para su elevación al Ministerio de Obras Públicas, con el fin de que se dictara una norma de carácter general aplicable a los agentes reingresados o jubilados, a raíz de la Orden de 24 de julio de 1950, que no tuvieran reconocido el derecho a percibir pensión por el período de tiempo no trabajado como consecuencia de la separación”⁵¹².

⁵¹⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. “Nota para el Sr. Director General de RENFE remitida, con fecha 20 de septiembre de 1963, por el Jefe de Departamento de Personal y Asistencia Social”. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵¹¹ Véase MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995). *Op. cit.* También POLO MURIEL, Francisco (2006). “¿A contarse! La evolución de los recursos humanos en RENFE desde 1964 a 2004”. En *Vía Libre*, núm. 500, pp.67-68.

⁵¹² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

Al no exigir la Delegación la presentación de la propuesta y al dejarlo a juicio de la Red, el entonces Jefe de Departamento de Personal y Asistencia Social, Antonio Pinazo, proponía en carta fechada el 11 de abril de 1964 que “se dejara el asunto como estaba y no se acometiera de forma inmediata su resolución para adoptarla mejor en un momento oportuno, a través de un estudio general en materia de pensiones y en relación con las gestiones que se hicieran con los Montepíos o Mutualidades Laborales”. Indicaba que, “de estimar la Dirección General que debía formularse la propuesta, habría que proceder a cifrar previamente el mayor gasto que supondría para la Red”. Para ello daba algunos datos. Partiendo de que “el número de agentes a los que se concedió el reingreso, con arreglo a la citada Orden del Ministerio de Obras Públicas, ascendió a unos 2.000, el mayor gasto sería de importancia, si bien no se produciría de una vez si no de forma paulatina, según fueran produciéndose nuevas jubilaciones”. Además, “a los ya jubilados habría que abonarles las correspondientes diferencias por atrasos desde el momento de la jubilación”. Por regla general ese período de tiempo se remontaba en la mayoría de los casos hasta el 18 de julio de 1936, considerado como tiempo de servicio prestado en la denominada “Zona Roja hasta la Liberación”. No obstante, existía un buen número de agentes que se encontraban en dicha situación y ante la solicitud de los mismos, RENFE consideró necesario elevar tal petición ante el Ministerio de Obras Públicas, ya que las normas determinaban que para realizar el cálculo de la pensión solamente se le computaban el tiempo de servicios prestados hasta el momento de su baja y los posteriores desde su reingreso. Se amparaban para ello en la Circular de la Dirección General de la Red de fecha 15 de diciembre de 1962 por lo que “RENFE no podía adoptar al respecto una decisión de carácter general, debía hacerlo el propio Ministerio”. En relación con este asunto, a través de la resolución del Consejo de Administración de RENFE, de fecha 19 de mayo de 1964, se indicaba a Carlos Roa, como Director General de la empresa, que “en tanto no se resolviera un estudio sobre posible intercambio de prestaciones con los Montepíos y Mutualidades y RENFE no tuviera alguna compensación para el cómputo de sus jubilados, no sería posible atender estas solicitudes”.

Posteriormente, con fecha 13 de octubre de 1964 el presidente del Consejo de Administración de RENFE, Carlos Mendoza Jimeno, se dirigió a Carlos Roa informándole sobre un escrito del 6 de octubre del Ministro de Obras Públicas en el que solicitaba que se estudiara el cómputo, a efectos de jubilación, de los ferroviarios que estuvieron separados y fueron readmitidos por RENFE. El presidente consideraba que “por parte de RENFE no podía haber en principio ningún tipo de dificultad, sólo se precisaba realizar un cálculo aproximado del mayor gasto que supondría”, además de solicitarle su opinión personal al respecto. En la carta de respuesta dirigida por Carlos Roa a Carlos Mendoza Jimeno, con fecha 16 de octubre de 1964, le explicaba que:

“Aunque no se había tomado decisión aún al respecto, debido a que se estaba esperando un posible intercambio de prestaciones con los Montepíos y Mutualidades Laborales que compensaran a la Red del mayor gasto originado por el cómputo del tiempo aludido, se estimaba que no habría inconveniente en acceder a las solicitudes si se establecieran las siguientes condiciones:

1º El cómputo sería solo y exclusivamente a efectos pasivos, ya que de lo contrario sería colocarles en mejor situación que los que no fueron separados y se producirían reclamaciones de estos pidiendo igual trato en cuanto al tiempo que no se les había computado.

2º Que la medida afectase únicamente a los reingresados y no a los jubilados por virtud de aquella orden, puesto que estos últimos tenían ya aumentadas sus pensiones por aplicación de los tipos mínimos, lo que representaba un beneficio de cuantía superior.

3º Que el cómputo se hiciera respecto del tiempo mediado desde la fecha en que se les separó hasta la de su reingreso, es decir desde el 18 de julio de 1936 hasta la de su reingreso.

4º A los reingresados que posteriormente habían sido jubilados, se les revisaría su pensión computándoles el tiempo respectivo; pero con efectos económicos a partir del 1 de enero de 1965 y no con carácter retroactivo desde la fecha de su jubilación. A los demás, desde la fecha en que se jubilasen.

5º A los jubilados que por su edad se les hubiese aplicado lo dispuesto en la Circular nº 292 y tuviesen ya la pensión actualizada, se les efectuaría otra actualización calculada sobre la nueva cantidad de sus derechos pasivos”.

En cuanto a la cuantificación del mayor gasto que supondría para la Red, considerando que de los 1.500 agentes que reingresaron con motivo de la orden ministerial de 1950, la mitad ya habían sido jubilados y que la diferencia de pensión, como término medio, venía a ser de unas 1.000 pesetas mensuales, es decir 14.000 anuales incluidas pagas extraordinarias, tendríamos que los 750 jubilados importarían al año 10.500.000 pesetas, si bien esa suma se incrementaría con las nuevas jubilaciones de los restantes readmitidos, por otra parte se reduciría por las que se fuesen extinguiendo⁵¹³.

Durante ese mismo mes de octubre de 1964 se intensificó el envío de cartas individuales remitidas por ferroviarios reingresados que solicitaban, a efectos pasivos, el cómputo de tiempo que estuvieron separados como antigüedad. Estas cartas eran remitidas por los interesados tanto al Jefe del Estado como al Ministro de Obras Públicas y a la propia RENFE.

En este contexto, con fecha 3 de noviembre de 1964⁵¹⁴, Carlos Roa se dirigió nuevamente al Presidente del Consejo de Administración de RENFE para indicarle que era posible realizar las modificaciones a la Orden de 24 de julio de 1950, dado que la Ley de 10 de febrero de 1939 y el Decreto de 27 de febrero de 1939, contemplaban la revisión de las sanciones por los respectivos ministerios, consejos de administración, etc. Tan sólo se recordaba que era preciso que, previamente, hubiera acuerdo de autorización del Consejo de Ministros al de Administración de RENFE. De esta manera podría prepararse el borrador de disposición correspondiente.

El 9 de noviembre de 1964 el presidente de RENFE recibiría orden del ministro en el que se indicaba la preparación de un borrador de la disposición correspondiente que vendría a modificar la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950 con el fin de considerar el tiempo no trabajado durante el proceso de separación a efectos pasivos⁵¹⁵.

Nueve días más tarde, el 18 de noviembre de 1964 el abogado jefe de la Asesoría Jurídica de RENFE presentaba un examen jurídico del proyecto de orden ministerial⁵¹⁶.

⁵¹³ Carlos Roa maneja una cifra grosera del número de agentes reingresados, cuando RENFE había reconocido que fueron 1.925 los ex agentes reingresados. De acuerdo a los planteamientos de Roa, si en octubre de 1964 ya habían sido jubilados, aproximadamente, la mitad de ellos, estaríamos hablando en realidad de cerca de un millar de agentes, concretamente de 963 agentes que habrían accedido al cobro de una pensión, ascendiendo el monto anual de las mismas, según las estimaciones de Roa, a 13.482.000 pesetas.

⁵¹⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵¹⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵¹⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

Merece la atención expresar las calificaciones realizadas por el letrado en sus antecedentes. Se refiere el procedimiento depurador, calificando a la Guerra Civil como de “Liberación” y justificando las sanciones de separación por la conducta contraria que mantuvieron estos empleados hacia el Movimiento Nacional. Por ese motivo, argumenta, “fueron objeto de condena por los tribunales competentes, causando baja en sus puestos de trabajo por decisiones adoptadas por las antiguas compañías de ferrocarriles”. Continuaba indicando que “mediante la política de generosidad e indulgencia del Gobierno se dictó la Orden de 24 de julio de 1950, fueron readmitidos aquellos agentes ferroviarios que reunieron las condiciones que en la misma se determinaba”⁵¹⁷. Recordaba que dicha Orden fue aclarada por otra posterior dictada por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera de 18 de enero de 1951. Esta orden declaraba el carácter graciable de los beneficios que se concedían, reconociéndose entre otras decisiones la facultad de otorgar la jubilación de aquellos agentes que superasen los 30 años de servicios prestados, siempre que procediese su admisión con arreglo a las condiciones de la orden, y de acuerdo con los servicios efectivamente prestados.

Según el letrado, el examen del nuevo proyecto de orden convenía considerarlo desde dos puntos de vista: el de su oportunidad y el de su legalidad. En cuanto al criterio de oportunidad consideraba que “el Ministerio de Obras Públicas, como órgano de la administración central, tenía potestad discrecional suficiente para proponer y someter al Consejo de Ministros una decisión de tal naturaleza. Como tal acto discrecional, obedecía a motivos de oportunidad dentro de las líneas generales de la política del gobierno, y no se podía negar la conveniencia y amplio espíritu de generosidad que inspiraba la decisión que se contenía en el proyecto de orden ministerial, objeto de este informe”⁵¹⁸. En cuanto al criterio de legalidad, el letrado de RENFE indicaba que “teniendo en cuenta la procedencia de su forma, se consideraba que cumplía dicho principio dado que se trataba de una disposición reglamentaria que modificaba a otra de su mismo e idéntico rango normativo”⁵¹⁹. Por otra parte, y por el hecho de que el proyecto contenía una resolución de indudable matiz político, estaba prevista su sometimiento al Consejo de Ministros, cuestión perfectamente procedente según el letrado y conforme con lo que se encontraba dispuesto en la entonces vigente Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, artículo 24 punto 3. Con el cumplimiento de este requisito, en opinión del letrado, “no solamente se equiparaban ambas órdenes, sino que se elevaba a la categoría de la decisión, de simple acto reglamentario a la de acto político o de Gobierno, de cuya naturaleza participaba desde el momento en que se sometía a conocimiento y dictamen del Consejo de Ministros, reforzando así el rango de su norma que alcanzaba así una categoría superior a la de las simples órdenes ministeriales”. La legalidad de la Orden venía reforzada además “por su respeto a los derechos adquiridos, que no solamente reconocía, si no que los aumentaba y fortalecía. Se atenía además a las reglas objetivas de la competencia de los órganos que tenían que asumir la responsabilidad de la decisión y no quebrantaba el principio de jerarquía normativa”⁵²⁰. Continuaba argumentando el letrado que “la circunstancia de no ostentar los agentes de ferrocarriles la cualidad de funcionarios públicos, según la Ley constitutiva de RENFE de 24 de enero de 1941, impedía plantearse la problemática de su posible antinomia o contradicción con alguna de las normas que integraban la abundante y compleja legislación existente sobre las clases Pasivas del Estado, ya que por su definición, no les era aplicable”⁵²¹. El informe concluía diciendo que “el

⁵¹⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵¹⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵¹⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵²⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵²¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

proyecto era perfectamente viable, reflejando la política del gobierno de superar en lo justo y posible las consecuencias de nuestra pasada Guerra Civil”⁵²².

Una vez conocida la viabilidad jurídica del nuevo proyecto de orden ministerial, con fecha 6 de febrero de 1965 la Delegación del Gobierno en RENFE transmitió al director general de RENFE la orden del ministro de Obras Públicas mediante la que se instaba a la realización de un estudio económico que cuantificara el coste que supondría abonar, a efectos pasivos, el tiempo que habían estado de baja, agentes y ex agentes, durante el tiempo que duró la tramitación de su expediente de depuración⁵²³.

Finalmente, con fecha 6 de abril de 1965 la Delegación del Gobierno en RENFE difundió la orden dictada por el ministro de Obras Públicas con fecha 15 de marzo de 1965⁵²⁴. Tras citar en su preámbulo a la Orden de 24 de julio de 1950, mediante la cual reingresaron un importante número de ferroviarios, a los cuales, al no tenerles en cuenta el tiempo que estuvieron separados, sufrieron una considerable merma en los derechos pasivos que les podían corresponder de habérseles computado el tiempo que estuvieron separados; además de establecer que los agentes reingresados no podrían alcanzar por pase o ascensos determinadas categorías. Por ello, según se menciona en la nota, “siendo consecuente con la política de austeridad e indulgencia que inspiró la mencionada disposición y en atención a la buena conducta observada en general por los agentes que se acogieron a ella, se resolvió autorizar al Consejo de Administración de la RENFE para que a los agentes reingresados por aplicación de la citada Orden se les computara el tiempo que estuvieron separados por motivo de la sanción, y por otra parte, pudieran alcanzar cualquier categoría o nombramiento por los sistemas reglamentarios de carácter general”⁵²⁵.

La implantación de estas medidas se efectuaría con sujeción a las siguientes condiciones: por una parte se consideraría que el tiempo que estuvieron separados por sanción sería computable a efectos de antigüedad para cuatrienios y derechos pasivos; por otra que, a fin de que no existieran diferencias basadas en la circunstancia aleatoria de la fecha en que se acordó la separación de cada uno, se contaría en todos los casos desde la de constitución de RENFE, es decir la de 1º de febrero de 1941, computándose el tiempo transcurrido desde esa fecha a la efectiva del reingreso. La misma fecha se aplicaría, en cuanto pueda favorecerles, a los agentes sancionados que reingresaron con anterioridad a la Orden de 24 de julio de 1950. Para el período comprendido entre el 18 de julio de 1936 y el 31 de enero de 1941 sólo se computaría el tiempo de servicios estrictamente ferroviarios realmente prestados (en el borrador enviado por RENFE se precisaba que serían de aplicación para este caso las normas establecidas en la Circular nº 193 de RENFE, de fecha 15 de diciembre de 1952).

A los reingresados que hubiesen sido jubilados después de su reincorporación al servicio activo, se les revisaría su pensión computándoles el tiempo respectivo, con efectos económicos a partir de 1º de enero de 1965. A los que continuasen en activo se les tendrá en cuenta ese tiempo desde la fecha en que se jubilaran y se les rectificaría la fecha reconocida para cuatrienios con efectos desde 1º de enero de 1965. A los jubilados a quienes les hubiese sido actualizada su pensión se les efectuaría otra nueva actualización calculada sobre la nueva que pudiera resultarles por aplicación de estas normas.

En la información que se transmitió a los diferentes organismos de RENFE tras la aprobación de la misma se especificaba que la tramitación se efectuaría a medida que los interesados formularan la correspondiente petición. También se precisaba que aquellos que continuaran aún en activo se les tendría en cuenta ese tiempo desde la fecha en que se

⁵²² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵²³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵²⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵²⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

jubilaban y se les rectificaría la fecha reconocida para cuatrienios con efectos económicos desde 1 de enero de 1965. Para recabar toda la información se elaboró un modelo de solicitud que contemplaba todos los pormenores contemplados por la norma.

Además, los agentes reingresados en virtud de la Orden de 24 de julio de 1950, podrían alcanzar cualquier categoría o nombramiento por los medios reglamentarios establecidos, en las mismas condiciones que el resto del personal. Esta norma se establecía para lo sucesivo y, por consiguiente, no podría dar lugar automáticamente a la modificación de la categoría con que reingresaron o que ostentasen actualmente.

Con fecha 26 de abril de 1965 esta Orden empezó a ser difundida por la Dirección General de RENFE a todos sus departamentos, organismos y zonas con el fin de ir recabando toda la documentación precisa para llevarla a efecto⁵²⁶.

Para el cumplimiento de la norma se debía de proceder de la siguiente manera: respecto de cada agente que se encontrara en ese momento en activo y hubiera reingresado en virtud de la Orden del 24 de julio de 1950, se cumplimentaría una ficha modelo en la que se anotarían los datos necesarios para el cómputo del respectivo tiempo que hubiera que considerársele, por una parte, por el período comprendido entre el 18 de julio de 1936 al 31 de enero de 1941, el de servicios estrictamente ferroviarios realmente prestados; y, por otra, el que hubiese mediado entre el 1 de febrero de 1941 y la fecha efectiva del reingreso. Cumplimentada la información que se solicitaba se remitiría al Departamento de Personal, en unión de relación nominal de los afectados correspondientes a cada dependencia.

En lo concerniente a los agentes que todavía se encontraran en activo y que en su momento hubieran sido expedientados con pérdida de tiempo accesoria a la sanción como consecuencia de su depuración político-social, se cumplimentaría otro tipo de ficha modelo en la que se harían constar respecto del período comprendido entre el 18 de julio de 1936 al 31 de enero de 1941 el de servicios estrictamente ferroviarios realmente prestados y, en su caso, el que pudiera haber mediado entre el 1 de febrero de 1941 y la fecha límite del período de tiempo hasta que finalizó la accesoria de sanción antes aludidos. Dicha ficha también se remitiría al Departamento de Personal, con su correspondiente relación nominal por dependencias.

Revisada la antigüedad computable a cada uno de los agentes comprendidos en los anteriores apartados 1º y 2º, se les rectificaría la fecha reconocida para cuatrienios, con efectos económicos desde 1 de enero de 1965, debiéndose efectuar las oportunas notificaciones al Departamento de Controles de Dirección, al objeto de que éste procediese a disponer los abonos que de la aplicación de estas normas se derivasen. Asimismo deberían dirigirse a los interesados comunicaciones individuales en las que se especificasen los períodos de tiempo que en virtud de estas normas se les comenzaría a computar, el cuatrienio asignado y la fecha del mismo, con mención del respectivo sueldo o jornal y de la fecha en que les correspondería el próximo cuatrienio.

Con fecha 19 de julio de 1965 la Dirección General de RENFE remitió carta a todos los departamentos, servicios y zonas en la que se aclaraban las dudas que sobre la aplicación, a efectos pasivos y de cuatrienios, de las normas aprobadas tanto a los agentes reingresados al amparo de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950, como a los demás sancionados por depuración que reingresaron con anterioridad, deberían tenerse en cuenta las siguientes aclaraciones sobre dicho cómputo⁵²⁷.

Se realizó además una proyección para 20 años del monto total de pensiones que debían abonar a pensionistas afectados por esta nueva normativa, resultando una media anual aproximada de 10.074.440 pesetas⁵²⁸. Estos cálculos se hicieron sin tener en cuenta

⁵²⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵²⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵²⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

incrementos anuales en los pagos de las pensiones. Para ello manejaban las siguientes cifras: el personal anteriormente depurado y que se encontraba en ese año de 1965 en activo ascendía a 739; 449 percibían ya su correspondiente pensión, así como otras 141 viudas a las que se les transmitía el 60 por ciento del importe de lo que recibía un pensionista. Si a estas cifras se les sumaba las 175 que se encontraban extinguidas o sin derecho, arrojaría un total de 1.504 casos. En cuanto al personal en activo, conocidas sus edades, se elaboraría una proyección de los años en los que se produciría su jubilación forzosa siendo estas las siguientes:

Cuadro 8.13. Estimación del año de jubilación del número de agentes en activo en 1965 y que habían sido separados del servicio por la depuración político-social

Años	Número de agentes
1965	31
1966	40
1967	45
1968	57
1969	49
1970	59
1971	65
1972	50
1973	55
1974	66
1975	36
1976	43
1977	43
1978	34
1979	23
1980	13
1981	12
1982	9
1983	7
1984	2
TOTAL	739

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

Por tanto, según esta proyección, hasta el año 1984 seguiría habiendo personal en activo afectado por el proceso de depuración. No obstante lo anterior, con fecha 21 de diciembre de 1965 la Dirección de Normas Laborales aclaró que no se podía computar a efectos pasivos el tiempo que estuvieron de baja mientras duraba el proceso de depuración y llegaba la resolución y que sólo se computaría el tiempo de servicio ferroviario estrictamente prestado⁵²⁹. Esta decisión, de la que no se ha podido aún contrastar su grado de efectividad, entraría en plena contradicción con algunos de los acuerdos tomados por el Comité de Gerencia y expuestos con anterioridad.

⁵²⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

8.4. La llegada de los indultos

A las disposiciones de carácter interno que se habían tomado en RENFE durante el año 1965 se sumarán ahora los indultos que se publicarán en la segunda mitad de la década, inspirados por la corriente de “perdón general” en conmemoración a los “Veinticinco Años de Paz”. El primero de los decretos se dictó el 10 de noviembre de 1966⁵³⁰, mediante el cual se otorgó un indulto total de las sanciones pendientes de cumplimiento derivadas de la legislación especial de responsabilidades políticas, cualquiera que fuese su clase y Autoridad o Tribunal que las hubiese impuesto, encomendándose la ejecución de este decreto a la Comisión Liquidadora de Responsabilidades Políticas, en un plazo que terminaría el 31 de diciembre de 1966, a la que se otorgaba plenas facultades para resolver cuantas reclamaciones e incidencias pudieran producirse.

Cuatro años más tarde se publicaría un nuevo Decreto-Ley, el de 31 de marzo de 1969⁵³¹ que declaraba la prescripción de responsabilidades penales derivadas de delitos cometidos con anterioridad al 1 de abril de 1939, prescripción que se aplicaba de oficio, sin tener en cuenta las reglas que los códigos vigentes establecían sobre cómputo, interrupción y reanudación de plazos prescriptivos.

La publicación de ambos decretos motivó el envío de un buen número de peticiones de información por parte de ex agentes separados en virtud de los expedientes de depuración de responsabilidades políticas y de solicitudes de aplicación de las medidas de gracia y de reclamación de derechos. Ante esta situación la Asesoría Jurídica de RENFE elaboró, con fecha 22 de abril de 1969, un escrito que venía a responder a una consulta formulada por el entonces Director de Asuntos Sociales de RENFE en torno al último de los decretos publicados, el del año 1969⁵³². Se indicaba en la misma que dicho Decreto-Ley trataba exclusivamente de la extinción de responsabilidad penal dimanante de delitos y no podía amparar, a juicio de la Asesoría Jurídica, peticiones referidas a sanciones impuestas con motivo de expedientes de depuración de responsabilidades políticas por hechos tipificados en la Ley de 9 de febrero de 1939, aplicable a agentes de ferrocarriles, según el artículo 3º del Decreto de 1º de noviembre del mismo año.

Con fecha 13 de diciembre de 1969 el Subdirector General de Régimen Interior del Ministerio de Obras Públicas se dirigió al Director General de RENFE para comunicarles que el Director General de la Función Pública, por orden del Vicepresidente del Gobierno y para que surtiera efectos respecto de un estudio que se encontraba preparando la Presidencia de Gobierno, “reservadamente y en relación con una posible disposición sobre readmisión de depurados políticos”, solicitaba a este ministerio la remisión de datos estadísticos al respecto⁵³³. Se remitía así una hoja en la que deberían recoger la información sobre depurados políticos que tuvieran pendiente de resolución su petición de reingreso, a fin de que fuese devuelta a la Subdirección General a la mayor brevedad posible y debidamente cumplimentada. Dicha información debería referirse además a aquel personal que, prestando sus servicios en organismos autónomos no tuvieran la condición de funcionario de Cuerpos del Estado ni de personal operario con vínculo laboral. Ese era el caso de los ferroviarios.

Pero todas estas disposiciones y proyectos contrastaban con la realidad. Las reclamaciones quedaban pendientes de resolución por parte de la empresa y motivaba todo tipo de respuestas por parte de los diferentes organismos e instituciones intervinientes. Traemos aquí a colación un ejemplo. Se trata de una carta colectiva remitida por ex agentes de Norte que habían sido separados del servicio y que reclamaban su pensión al no haber

⁵³⁰ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 12 de noviembre de 1966.

⁵³¹ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 1 de abril de 1969.

⁵³² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵³³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

conseguido reingresar durante la década de 1950. Indicaban en el escrito que conocían casos de antiguos compañeros que sí habían obtenido tales beneficios. El escrito hacía clara alusión al Decreto Ley 10/1969 de 31 de marzo de la Jefatura del Estado por la que se declaraba la prescripción de todos los delitos cometidos con anterioridad al 1º de abril de 1939⁵³⁴.

La contestación de la empresa durante estos años será siempre la misma. Se invocará siempre el artículo 3º de dicho Decreto-Ley. Tanto en el de 1969 como en el de 1966 se señalaba que por los correspondientes ministerios se dictarían las disposiciones complementarias que fueran necesarias para la aplicación del mismo, y continuaban indicando que hasta tanto no fuesen publicadas dichas normas no se podría conocer su alcance y si afectarían a los antiguos ferroviarios que fueron separados por depuración.

En este caso en particular se significaba que como en el momento en el que fueron confirmadas sus bajas, los interesados no reunían las condiciones mínimas que se exigían en Norte para el devengo de pensiones, es por ello por lo que no era posible concederles ese beneficio. No obstante, se les indicaba que RENFE tenía cursada al Instituto Nacional de Previsión la liquidación de cuotas de prima única del Seguro de Vejez, por lo que podían solicitar de dicho organismo el abono de la pensión que les pudiera corresponder por este concepto, una vez hubiese cumplidos los 65 años de edad o los 60 en el caso de tener alguna incapacidad laboral por razón no imputable a accidente de trabajo⁵³⁵.

Estos mismos trabajadores habían cursado previamente escrito al Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones. Lo hicieron con fecha 15 de octubre de 1969. La Sección Social de Madrid remitió el asunto a RENFE para conocer el parecer de la misma. Lo hizo con fecha 26 de noviembre de 1969. Deseaban conocer los interesados qué posibilidades existían para la readmisión a la empresa o de reconocimiento de derechos pasivos, desde su condición de separados del servicio por el proceso de depuración. La contestación del sindicato, fechada el 3 de noviembre de 1969, giró, en consonancia con el régimen franquista, en el siguiente sentido:

“1º Se trataba de compañías concesionarias de carácter privado que despidieron al personal por haber sido condenado por un Tribunal, legalmente constituido, como autores de un delito, hecho acontecido con anterioridad a la constitución de RENFE en el año 1941.

2º Rota la relación laboral que les unía con las indicadas empresas no hay precepto legal en que basar una petición de este tipo.

3º Es causa justa de despido de un productor el haber sido procesado y condenado como autor de delito.

4º Que según antecedentes que constan en este sindicato no ha prosperado petición alguna en este sentido, no obstante, interesaría se facilitaran datos de los que han sido readmitidos.

5º La amnistía recientemente decretada, se refiere a responsabilidades de tipo penal, pero no al acto de despido decretado por la compañía”⁵³⁶.

Ante esta carta del Sindicato los interesados contestaron de la forma siguiente con fecha 20 de noviembre de 1969:

⁵³⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵³⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵³⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

“...desconocemos si es potestativo que una empresa privada despidiera a su personal por delitos políticos, pero aún en el caso de que le asistiera ese derecho, entendemos que antes de tomar tan grave determinación, procede iniciar el oportuno expediente y establecer el correspondiente pliego de cargos a los interesados, para que resplandezca la verdad, pues como ha ocurrido en la mayoría de los casos, se ha dado crédito a la parte denunciante, sin escuchar al denunciado. En cuanto al 2º apartado, sentimos discrepar de sus apreciaciones pues al constituirse en el año 1941 la Red Nacional de las Ferrocarriles Españoles, fueron reconocidos todos los derechos del personal que integraban las diversas compañías de vía ancha que hoy forman aquella y para mayor abundamiento, readmitió posteriormente a su servicio a gran parte del personal despedido, no obstante haber sido procesados y condenados por Tribunales Militares al igual que lo fuimos los que suscribimos la presente”⁵³⁷.

Para precisar esta afirmación citaban nombres de agentes que se encontraban en circunstancias similares y que fueron posteriormente readmitidos. No pretendían ahora el reingreso a su avanzada edad, sino simplemente los derechos pasivos que pudieran corresponderles por el considerable tiempo de servicio prestado a la empresa.

Con este panorama, las solicitudes que llegaban a RENFE se quedaban, por tanto, paralizadas por la falta de la disposición ministerial que debía desbloquear estas situaciones relativas a los depurados.

Para ello se precisaban iniciativas como la que cursó la Vicepresidencia del Gobierno en torno a una posible disposición sobre readmisión de depurados políticos. Con fecha 7 de enero de 1970 el Director General de RENFE, Alfredo Les, se dirigió al Subdirector General de Régimen Interior del Ministerio de Obras Públicas, adscrito a la Subsecretaría para remitirle el informe relativo a RENFE. Le informaba que los agentes que fueron en su día separados por depuración, tanto de las antiguas compañías ferroviarias como de RENFE, una vez constituida ésta, no lo fueron con sujeción a la Ley de 10 de febrero de 1939 sobre depuración de funcionarios públicos, si no con arreglo al Decreto de 1 de septiembre del mismo año, cuyo artículo 5º se refiere a la depuración del personal ferroviario que estaba ligado por vínculo laboral a las respectivas compañías. Por último, le venía a significar que “oficial y formalmente, no existían peticiones de reingreso pendientes de resolución, ya que, respecto a este personal separado, no se habían admitido ni tramitado solicitudes de revisión en forma aislada, si no que las readmisiones llevadas a cabo lo fueron siempre al amparo de la Orden del MOP de 24 de julio de 1950 y con carácter general”. No obstante, con motivo de la publicación del Decreto Ley 10/1969 de 31 de marzo de la Jefatura del estado, reconocía que “se habían recibido bastantes solicitudes pidiendo el reingreso o la jubilación, a todas las cuales se les había contestado en el sentido de que nada podía resolverse por RENFE, en tanto no se dictaran, en su caso, disposiciones de carácter general en la materia”⁵³⁸.

En el informe remitido por Alfredo Les se volvería a repetir los datos ya conocidos del procedimiento depurador: “el número total de agentes ferroviarios separados de las antiguas compañías ferroviarias fue de 6.782; de ellos solicitaron el reingreso, al amparo de la Orden de 24 de julio de 1950, 4.417 y fueron readmitidos o jubilados 2.169. Una tercera parte (2.365) no solicitó el reingreso, lo que pudo obedecer a que los interesados no les conviniesen por tener otra ocupación retribuida, o a que estuvieran ausentes o hubieran fallecido, por lo que es de presumir que, salvo algunas excepciones, tampoco lo solicitarían si se diese una nueva oportunidad. Es decir, que en realidad, el problema quedaba circunscrito a los 2.248 que lo solicitaron y se les confirmó la baja, si bien, dada la edad media de este personal y los

⁵³⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵³⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

casi 20 años transcurridos desde julio de 1950, dicha cifra estaría muy disminuida”. Por otra parte consideraba que “teniendo en cuenta la edad de los interesados, todo ellos estarían en condiciones reglamentarias de jubilación, por lo que teniendo en cuenta la política de disminución de personal que en RENFE se venía aplicando, la solución factible sería la de conceder a los interesados los derechos pasivos que pudieran corresponderles”⁵³⁹.

Alfredo Les concluiría diciendo que “el problema de los separados por depuración en RENFE afectaría a una cifra no superior a los 2.000 agentes y que la solución del mismo habría de hacerse mediante una disposición especial para este personal y a base de concederles la jubilación que pudiera corresponderles o mejorarles, en su caso, las que hubieran podido adquirir por su trabajo posterior en otras actividades”⁵⁴⁰.

Con esta enésima negativa, RENFE volvía a eludir su responsabilidad para con los depurados, obviaba toda la trayectoria relativa al procedimiento que había heredado de las antiguas compañías y buscaba todo tipo de argumentos con el fin de dar tiempo a que el Gobierno dictase una disposición oficial que desbloqueara un problema que se había enquistado en los gabinetes jurídicos y de personal de la empresa pública. Sólo con la llegada de la Democracia se alcanzaría una solución definitiva.

8.5. La Democracia y la resolución definitiva al problema de los depurados

El pleno desarrollismo que se estaba viviendo en la economía española no impregnó de vientos renovadores a un régimen caduco al que se le empezaban a acumular las críticas internas y la presión internacional. La problemática general de los funcionarios en situación de separación seguía estando presente. Según nos indica Bordes Muñoz, los procuradores Fanjul, Ballarín y Tarragona, en julio de 1968, habían presentado en Cortes diversas proposiciones de ley para la rehabilitación de los funcionarios. Proposiciones que no prosperarán incluso después de la publicación del Decreto de Prescripción de Penas de 1 de abril de 1969⁵⁴¹. Bordes Muñoz achacaría la negativa al Ministerio de Hacienda quien se oponía a hacer frente con el incremento del gasto⁵⁴². La problemática de los ferroviarios depurados llegaba ya hasta la prensa nacional en donde sí habían empezado a fluir nuevos aires. Pero, a pesar de la insistencia, los ministerios correspondientes no llegarían a publicar las disposiciones complementarias para la aplicación de los Decreto-Ley de 1966 y de 1969⁵⁴³, y los cambios se producirían finalmente tras la llegada al trono de Juan Carlos I.

En el año 1975, al inicio de la Transición Democrática, el número de trabajadores de RENFE se había reducido en cuarenta y dos mil efectivos con respecto al año 1964. En poco más de una década la plantilla de RENFE, la mayor empresa de España en cuanto a recursos humanos⁵⁴⁴, había disminuido a una media de cuatro mil trabajadores por año. No obstante, los mayores decrementos se produjeron en los ejercicios comprendidos entre 1967 y 1971, años en los que la aplicación del Plan Decenal de Modernización de RENFE (1964-1973) y las consiguientes medidas que se desarrollaron desde la dirección de RENFE para incentivar la jubilación anticipada y los ceses voluntarios, vinieron a drenar los efectivos de aquellos servicios más afectados por el proceso de modernización iniciado en la empresa. Nos referimos a los colectivos dedicados al material móvil y remolcado, a los talleres y al área administrativa, así como al personal subalterno, al del servicio de trenes y al que ejercía las

⁵³⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵⁴⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *RENFE PD86*. Caja 187.

⁵⁴¹ BORDES MUÑOZ, Juan Carlos (2003). *Op. cit.*, pp. 433-444.

⁵⁴² BORDES MUÑOZ, Juan Carlos (2003). *Op. cit.*, pp. 443-444.

⁵⁴³ Según se confirma en RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario “YA”...* Doc. cit.

⁵⁴⁴ RENFE (1984). *Balance social: 1982-1983*. Madrid. RENFE.

funciones de vigilancia en las estaciones. La terminación durante este período de obras de electrificación de líneas, de incorporación de nuevas instalaciones de seguridad y, sobre todo, de la progresiva sustitución de la tracción vapor por maquinaria diesel y eléctrica vendrían a suponer factores que influyeron de forma importante en la reducción durante estos años de la plantilla de personal en la empresa pública⁵⁴⁵.

En este contexto se daría finalmente solución a la cuestión de los depurados. Así, mediante el Decreto núm. 3357 de 5 de diciembre de 1975⁵⁴⁶ sobre sanciones administrativas adoptadas de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939, éstas quedaban revisadas de oficio y, en consecuencia, anulados sus efectos. A ello habría que sumar el proceso de reformas iniciado tras la celebración del Referéndum para la Reforma Política celebrado en 1976, la promulgación de la Ley de Amnistía de 30 de julio de 1976⁵⁴⁷ y la recuperación de las libertades democráticas, tras la aprobación de la Constitución en el referéndum celebrado el 6 de diciembre de 1978, hicieron posible que el resto de ferroviarios expedientados pudieran recuperar sus derechos laborales, vulnerados por un régimen militar que persiguió sin reparos reprimir cualquier tipo de desafección.

8.6. Conclusiones

A lo largo del presente capítulo hemos procurado describir cómo se abordó la problemática de la depuración en RENFE una vez que la nueva empresa pública asumiera todo el procedimiento que habían iniciado por separado las antiguas compañías. La asunción del procedimiento obligó a RENFE a unificar criterios y a reordenar el trabajo que quedaba aún pendiente en cada compañía. Culminados los trabajos a comienzos 1943 el procedimiento sería asumido por la Jefatura de Personal y Asistencia Social, a cuyo cargo se encontraba Luis Boix Ferrer, quien años antes había llevado, con precisión casi milimétrica, el procedimiento depurador en Norte.

La experiencia organizativa adquirida por Boix en Norte y el amplio conocimiento que tenía sobre la materia le sirvieron para integrar esta materia dentro de la diaria de su departamento. No obstante, durante esta nueva etapa surgirían nuevos requerimientos desde el Servicio Militar de Ferrocarriles que obligaron al Departamento de Personal y Asistencia Social de la empresa a revisar expedientes que o bien se consideraban que habían sido mal tramitados o en los que se habían encontrado nuevos elementos de juicio que precisaban su reapertura. Todo ello, sumado a las continuas solicitudes de revisiones de expedientes que remitían los ferroviarios afectados y a las nuevas peticiones de reingreso formuladas por antiguos empleados, una vez cumplidas sus penas de prisión por hechos relacionados con la anterior contienda, provocarían que desde 1943 y hasta que se aprobó la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, el departamento que encabezaba Luis Boix se viera colmado de trámites administrativos vinculados con este asunto.

El balance de la depuración durante este período en las cuatro principales compañías (Norte, MZA, Andaluces y Oeste) ascendería a 6.782 separaciones definitivas⁵⁴⁸, uno de los más altos dentro de los procedimientos de depuración llevados a cabo a raíz de la Ley de 10 de febrero de 1939. A esta cuantificación habría que añadir los aproximadamente 17.646 ferroviarios que, en esas mismas compañías, reingresaron con algún tipo sanción y los 58.403 que lo hicieron en cambio sin ningún tipo de amonestación. En total, sólo en las cuatro principales compañías el número de ferroviarios que se verían afectados por este

⁵⁴⁵ Véase MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995). *Op. cit.* También POLO MURIEL, Francisco (2006). *Op. cit.*

⁵⁴⁶ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 24 de diciembre de 1975.

⁵⁴⁷ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 4 de agosto de 1976.

⁵⁴⁸ RENFE. JEFATURA DE NORMAS LABORALES Y EXPEDIENTES. *Nota informe sobre la publicada en el diario "YA"...* Doc. cit.

procedimiento se situaría en torno a los 82.831, lo que vendría a representar, aproximadamente, el 90% del total de los ferroviarios empleados en las mismas.

La terminación de la Segunda Guerra Mundial provocaría la pérdida de los dos principales aliados con los que había crecido y consolidado el régimen militar, Alemania e Italia. El nuevo marco que se abría tras la derrota de los ejércitos del Eje obligaría al régimen a mostrar una nueva imagen de cara al exterior. Esta nueva situación tendría también su reflejo en el interior del país. El régimen intentará dar muestras de flexibilidad, al menos en el ámbito legislativo. Además, en el plano empresarial RENFE lanzaría en 1949 un ambicioso plan de reconstrucción que pretendía sentar las bases para la modernización del sistema ferroviario y para ello precisaba contar con mano de obra. De hecho, será durante los primeros años de la década de 1950 cuando se alcancen los picos máximos de empleo en la empresa pública ferroviaria. Todo ello, sumado a las propuestas presentadas por el Sindicato Vertical, encaminadas a dar una solución al problema de los depurados, influiría en la redacción de la citada orden ministerial, mediante la cual se abriría una nueva etapa para la readmisión en RENFE de antiguos empleados sancionados con la separación definitiva. Nuevamente sería Boix la persona delegada por RENFE para llevar a cabo este nuevo procedimiento que se prolongará durante siete años y que será supervisado muy de cerca por el Ministerio de Obras Públicas. Acabada esta fase de readmisiones, que se saldó con 1.925 trabajadores reingresados y 244 jubilados, el problema de los depurados seguiría estando muy vivo en la empresa, ya que a los 2.248 antiguos ferroviarios que solicitaron su readmisión a raíz de la orden ministerial y no lo consiguieron, se sumarían otros 133 que fueron declarados excluidos de las normas por su condición de eventual en el año 1939. Y a ellos se añadirían además los que no habían solicitado la readmisión, quedando, por tanto, un total de 4.613 antiguos empleados en situación de baja.

Desde que acabara en 1957 el procedimiento de readmisiones y hasta la finalización del régimen, el asunto de los depurados será uno de los de mayor envergadura a los que se enfrentaría el departamento de personal de RENFE. Además, la promulgación de determinadas disposiciones, sobre todo, del Decreto 10/1969 por el que se prescribían los delitos cometidos con anterioridad a 1 de abril de 1939, intensificaría la llegada de peticiones individuales o colectivas para la solución del problema; pero los retrasos por parte de los ministerios respectivos en el establecimiento de las reglas específicas para su aplicación motivaron que estas solicitudes no fueran atendidas e incluso que RENFE, a través de los informes jurídicos que emitió durante esos años, quisiera desentenderse de su responsabilidad para con estos trabajadores. El fallecimiento de Francisco Franco y la publicación del Decreto núm. 3357 de 5 de diciembre de 1975 sobre sanciones administrativas adoptadas de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939, por la que quedaban revisadas de oficio y anulados sus efectos, pondría fin a un largo período de represión administrativa que se inició con el franquismo y sólo finalizaría con la muerte del dictador.

Capítulo 9. Conociendo los intramuros de la depuración ferroviaria a través de sus expedientes

“Vivir a cambio de dejar de ser uno mismo: ése era el trato que los supervivientes habían hecho con el vencedor, pero no sólo él, sino la mitad de un país”.

Rafael Chirbes, *La larga marcha*

A lo largo de los capítulos anteriores hemos intentado desgranar y analizar las diferentes fases por las que transcurrió la depuración político-social en el ferrocarril español desde el estallido de la guerra en julio de 1936 y hasta el fallecimiento de Francisco Franco en noviembre de 1975. Hemos centrado nuestro trabajo en las cuatro grandes compañías concesionarias (Norte, MZA, Oeste y Andaluces) y en RENFE desde que en el año 1941 se centralizara en la nueva empresa pública todo el procedimiento administrativo iniciado en las anteriores.

Conocidas las generalidades del proceso, su normativa y cifras resultantes, tanto la global como la particular correspondiente a cada una de las compañías analizadas, queda ahora adentrarnos en otra parcela del procedimiento como son, la que representan las historias o microhistorias que amalgaman el inmenso collage que supuso la depuración en el ferrocarril. Nos acercaremos al conocimiento de las mismas a través de la fuente documental clave para ello: los expedientes personales que se incoaron a los trabajadores que se vieron afectados por el procedimiento. Su volumen ingente e inabarcable para el presente estudio ha obligado a trabajar sólo con una reducida muestra de los mismos. Muestra que, anunciamos, no es representativa del conjunto que constituye este fondo documental compuesto por más de 75.000 expedientes. Esta circunstancia, no obstante y con humildad, entendemos que no ha restado parcelas sustanciales de conocimiento al estudio general que hemos abordado a lo largo de los años de investigación. La documentación consultada y analizada con anterioridad a la presentación que ahora hacemos de la información que aportan los expedientes de depuración, nos ha servido para conocer en profundidad las características, el desarrollo y el resultado de los diferentes procedimientos abiertos en las antiguas compañías concesionarias, mientras que a través de la consulta y estudio de los expedientes personales lo que se pretende es verificar cómo se puso en práctica el procedimiento depurador a través de casos concretos, cómo se articuló la relación entre los organismos encargados de ejecutar el procedimiento depurador y los expedientados y, sobre todo, dar cuenta de las temáticas comunes que solían salir a la luz a través de las declaraciones que se tomaban a los empleados que tuvieron que pasar por este trance administrativo.

El análisis y estudio de esta fuente nos ha permitido, por tanto, conocer no sólo las particularidades de la misma si no, lo que consideramos más relevante, adentrarnos en el lado más humano del procedimiento depurador, acercándonos a través del expediente personal⁵⁴⁹ a las circunstancias sociales y políticas que rodearon a los expedientados en el período previo al golpe de Estado de julio de 1936, durante el desarrollo de la Guerra Civil y en los inmediatos meses posteriores a la finalización del conflicto. En los casos de los trabajadores que fueron separados del servicio y

⁵⁴⁹ Respetando las reservas legales que existen en cuanto a la difusión de informaciones procedentes de este tipo de documentos archivísticos.

solicitaron su readmisión durante la década de 1950, el período temporal anteriormente citado se ampliaría hasta la reapertura del procedimiento una década después, aportando una valiosa información sobre el devenir de estos trabajadores durante la inmediata posguerra e incluso sobre décadas posteriores a la del cincuenta para aquellos casos en los que el reingreso fue desestimado, no alcanzando una solución a sus demandas hasta la finalización del régimen militar.

Los expedientes personales constituyen por tanto una de las piezas clave dentro del procedimiento depurador. La generación de esta documentación no sólo era necesaria para el desarrollo de toda la maquinaria administrativa que debía de ponerse en marcha en cumplimiento de las disposiciones legales, sino también, como afirma Sebastián Martín, tenían la función de selección del personal afecto al régimen al “rehacer, con criterios políticos excluyentes, los códigos de ingreso y promoción de las diferentes corporaciones” y “propagar un hábito caracterizado por el temor a perder el medio de subsistencia por razones políticas”⁵⁵⁰. Un poco más allá ha ido María Encarna Nicolás al calificar la generación de estos expedientes como “documentos burocráticos para la administración de la violencia”⁵⁵¹.

9.1. Características de los expedientes de depuración

El expediente de personal venía a compilar toda la documentación que se tenía sobre la actuación del empleado durante la Guerra Civil, además de ofrecer otros datos que permiten conocer los rasgos más característicos de la trayectoria profesional del ferroviario; circunstancias y hechos acaecidos durante el período de guerra y que afectaron directamente a la explotación ferroviaria; así como otros sucesos ocurridos en el lugar de residencia del empleado o en sus proximidades. Además, informa sobre todo el peregrinaje que tuvo cada caso en particular, desde la fecha de apertura del expediente hasta su resolución definitiva, indicando las revisiones, reclamaciones, las solicitudes de reingreso realizadas en décadas posteriores por aquellos trabajadores que fueron separados del servicio en la década de 1940, así como las solicitudes cursadas por los propios expedientados con la sanción de separación definitiva para el reingreso en la década de 1950 o las remitidas por sus viudas o descendientes directos para solicitar las pensiones que les pudieran corresponder una vez hubieron fallecido estos trabajadores.

Por regla general, la documentación existente en cada expediente cuenta con una secuencia temporal que arrancaba en la petición de reingreso proforma que el interesado dirigía a la dirección de la compañía ferroviaria. Esta petición, una vez era registrada por la junta o juzgado depurador competente en cada compañía, se complementaba con la declaración jurada del empleado, obtenida a partir de las respuestas a un cuestionario relacionado con el período de guerra y en la que se pretendía conocer su actuación y grado de implicación con el gobierno de la República o con los militares sublevados. El empleado estaba, por tanto, obligado a responder, de forma veraz, a mano y por duplicado a las preguntas que se relacionaban en el impreso, con la advertencia de que las falsedades u omisiones de hechos esenciales en la declaración jurada serían sancionadas con la separación del servicio.

⁵⁵⁰ MARTÍN, Sebastián (2009). “Génesis y estructura del “Nuevo” Estado”, pp. 79-136 (p. 110). En FERNÁNDEZ-CREHUET LÓPEZ y GARCÍA LÓPEZ, Daniel J. *Derecho, memoria histórica y dictaduras*. Granada. Ed. Comares.

⁵⁵¹ NICOLÁS MARÍN, María Encarna (1998). “Los expedientes de depuración: una fuente para historiar la violencia política del franquismo”, pp. 103-124. En *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*.

Así, el empleado al que se le abría expediente de depuración debía de informar, por una parte, de la situación en la que se encontraba y del destino profesional que desempeñaban, con indicación del sueldo que percibía en el momento del levantamiento militar del día 18 de julio de 1936. Interesaba mucho a los depuradores conocer si el trabajador llegó a prestar, de forma fehaciente, su adhesión al “Movimiento Nacional”, en qué fecha y forma lo efectuó. O si por el contrario, con posterioridad al 18 de julio, prestó su adhesión al “Gobierno marxista, a alguno de los (gobiernos) autónomos que de él dependían o a las Autoridades rojas”, así como las fechas y las circunstancias, especificando además si lo hizo de forma espontánea o en virtud de alguna coacción.

Como información complementaria era fundamental conocer también los servicios profesionales prestados por el trabajador desde el 18 de julio de 1936, indicando especialmente los destinos profesionales por los que transcurrió durante el período de guerra, tanto estuviese vinculado a su servicio de origen como a otros a los que hubiera sido destinado, así como los ascensos que hubiera obtenido, especificando el modo en el que se estos se alcanzaron y si lo fueron por la antigüedad en el cargo anterior o por otros motivos, incluso en qué condiciones se produjeron las jubilaciones en el caso de que éstas se alcanzaran durante el período de guerra.

La pertenencia a las milicias populares o “ejército rojo” era otro aspecto por el que se interrogaba al expedientado. Y en el caso de haber prestado servicio de armas los depuradores necesitaban también conocer cómo accedieron al mismo, bien mediante la movilización por quintas o mediante alistamiento voluntario, interesándose también por la graduación alcanzada durante el período bélico.

En el caso de que hubiesen podido prestar servicios en favor del “Movimiento Nacional” interesaba conocer el detalle de los mismos y en el caso de haber percibido desde el inicio del “Movimiento” otros sueldos, además del que les correspondía por su actividad profesional en el ferrocarril, debían de indicarlos, así como el concepto por el que estos se acreditaron.

Información muy sustancial para los instructores de los expedientes era la relativa al conocimiento de los partidos políticos y entidades sindicales a los que había estado afiliado el trabajador encartado. Éste debía indicar la fecha de la afiliación y la del cese en el mismo, en el caso de haberse producido. En este apartado se demandaban también datos relativos a las cotizaciones voluntarias o forzosas que se hubieran realizado en favor del partido, entidades sindicales o Gobierno, incluyendo en ellas las hechas a favor del Socorro Rojo Internacional, Amigos de Rusia y entidades análogas, aunque no tuvieran el carácter de organización política.

A los datos solicitados sobre afiliación sindical se añadían también los relativos al comité de servicio al que pertenecían y el cargo ocupado en el caso de que hubieran tenido alguna responsabilidad en los mismos. Relacionado con estos aspectos sindicales también se solicitaba que facilitaran los nombres de los responsables de dichos comités de servicio y los hechos que conocieran sobre la actuación político-social de otros ferroviarios.

Otra información por la que se preguntaba hacía referencia a la pertenencia del incoado a logias masónicas, el grado que hubieran alcanzado en las mismas y los cargos que hubieran ejercido. Como ilustraremos más adelante, las respuestas consultadas no arrojarán datos acerca de la vinculación a la masonería, si bien conocemos a través del proceso de readmisión abierto en 1950 cómo 66 trabajadores no serían readmitidos al constatarse su pertenencia pasada a dichas logias⁵⁵².

⁵⁵² Véase Cuadro 8.5.

Toda la información recabada debía ser corroborada por testigos a los que el expedientado tenía que citar en la declaración, así como adjuntar documentos que sirvieran para confirmar las pruebas que se pretendían hacer valer ante la junta o juzgado depurador. Este extenso interrogatorio se complementaba además con los informes particulares que debía remitir el servicio de la compañía al que se encontraba asignado el trabajador, el que debía facilitar también la junta local de Falange de las JONS, el ayuntamiento, la comandancia de la Guardia Civil, la policía, los agentes de investigación que tenía la compañía diseminados por los diferentes servicios y otros de carácter opcional que solicitaban los propios expedientados y que podían venir remitidos por el cura párroco, por sus propios vecinos, compañeros de trabajo y todo tipo de personas que conocían al empleado y podían dar fe de su buena conducta durante el período de Guerra.

La documentación se complementaba en algunos casos por sentencias pertenecientes a juicios sumarísimos ya celebrados por otras causas abiertas al trabajador en relación con su actuación durante la guerra. Normalmente, este tipo de documentación se convertía en un agravante para el expedientado, modificando en algunos casos los cargos que se le imputaban a raíz de la información facilitada en su declaración jurada.

Con toda esta información el instructor del expediente redactaba el pliego de cargos con las sanciones propuestas. Este documento era remitido al interesado, dándole un plazo no superior a ocho días para formular sus alegaciones al pliego y para aportar toda aquella documentación que el expedientado entendía que podía adjuntar a su carta de descargo para la verificación de sus afirmaciones.

Una vez estudiada la carta de descargo el juzgado depurador emitía su dictamen para que fuese ratificado por la dirección de la empresa y por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. Una vez aprobada por este último organismo la sanción o sanciones, éstas se volvían ya en firme y eran comunicadas oficialmente al interesado y al servicio del que dependía, debiendo acatar el fallo y cumplir la sanción impuesta.

El estudio de la documentación que acompaña al expediente nos permite obtener una visión meridianamente clara del período que se abrió en España tras la Guerra Civil. Cierto es que la información que facilitaba el trabajador que era objeto del expediente, al ser obtenida siempre bajo la presión que ejercían los instructores del sumario, era en muchas ocasiones sesgada, al no transmitir en sus declaraciones, por temor, toda la verdad, omitiendo y ocultando detalles que, después, quizá, pasaban a conocerse a través de los testimonios e informes aportados por los organismos del régimen, invalidando así otros que se habían facilitado en primera instancia. Este comportamiento se daba, por regla general, en aquellos casos en los que el ferroviario tuvo que vivir todo el período de guerra en el territorio administrado por la República o en aquellos otros en los que el expedientado abandonó su localidad de residencia a la entrada de las tropas sublevadas. Las ocultaciones de información eran completamente entendibles, dado que el objetivo perseguido por el encartado no era otro que mantener su puesto de trabajo y el sustento de su familia.

Como ha indicado Sebastián Martín los expedientes de depuración se convirtieron también en un instrumento para la adhesión del trabajador al régimen, es por ello por lo que el lenguaje empleado por el expedientado será casi siempre de exaltación del vencedor, elogiando el nuevo orden establecido y los principios generales que sustentaron la sublevación. En cambio, los instructores de los expedientes utilizarán un lenguaje y unas expresiones despreciativas hacia la República y sus instituciones y a todos los valores que se introdujeron durante su etapa de gobierno. En las próximas

páginas seguiremos profundizando en todos estos aspectos, intentando con ello acercarnos a los miedos propios que surgían entre los empleados al tener que dar a conocer las actividades profesionales desarrolladas en el territorio administrado por la República, así como las filiaciones políticas y sindicales de unos trabajadores a los que les tocó vivir una de las etapas más aciagas de nuestra reciente historia contemporánea.

9.2. Los efectos de la sublevación militar de julio de 1936 a través de los expedientes de depuración

En anteriores capítulos hemos analizado cómo el lugar de residencia del ferroviario en el mes de julio de 1936 será clave para el devenir laboral del empleado durante la guerra y tras la finalización de la misma. Los expedientes nos muestran toda una variedad de situaciones que se presentaron en los centros de trabajo tras la irrupción de las tropas sublevadas, bien en los momentos primeros del conflicto, bien tras el avance y ocupación de territorios, hasta ese momento bajo control de la República. Así pues, aquellos trabajadores que se mantuvieron en sus residencias una vez que las tropas golpistas irrumpieron en sus localidades, se verían obligados a acatar el Bando de Guerra promulgado tras la ocupación y someterse al mismo, abandonando toda militancia y ateniéndose a las prohibiciones establecidas por la nueva autoridad militar. La observación ejercida hacia los ferroviarios por parte de los militares y los cuerpos de vigilancia será una constante dentro de la vida cotidiana de los mismos en sus centros de trabajo. En no pocos casos las críticas al nuevo orden representado por los militares golpistas pasarían factura de forma inmediata. Así lo hemos constatado por ejemplo en el caso de un Inspector Comercial de Norte con residencia en La Coruña, quien en febrero de 1937 causaría baja en la compañía, tras proferir en el andén de dicha estación manifestaciones contrarias hacia el régimen militar. Su censura pública hacia las fuerzas armadas del denominado Ejército de Ocupación al exclamar, en tono de crítica, que “bien armadas y pertrechadas de elementos combatían a los pobrecitos obreros indefensos” le costaría el puesto de trabajo en la empresa. El empleado, con 67 años de edad y al que la Jefatura Militar de Ferrocarriles le acusaría también de ser simpatizante y afecto al Frente Popular, contaba con una dilatada trayectoria en la empresa, en la que ingresó en el año 1892. A pesar de sus intentos por demostrar que la acusación proveniente de la Guardia Civil y de las Milicias Armadas de La Coruña era falsa y por desmentir que fuera de ideas de izquierdas y afecto al Frente Popular, fue sancionado con el cese en la compañía, a la que pudo reingresar finalmente en 1940, muy mermado ya en sus condiciones físicas, y siendo trasladado a Madrid con el mismo cargo⁵⁵³.

La ocupación militar obligaría a otros empleados a iniciar un peregrinaje hacia estaciones todavía ocupadas por la República, en donde estos continuarían con sus actividades profesionales. Así lo hemos constatado con un grupo de ferroviarios destinado en Llerena (Badajoz), en donde la ocupación de la ciudad vino precedida de un hostigamiento a las frágiles defensas milicianas y a la que siguió una cruel represión contra los ciudadanos de izquierdas⁵⁵⁴. Tal fue el caso de un Ayudante de Albañil del Servicio de Vía y Obras⁵⁵⁵, con residencia en dicha ciudad y que el 18 de julio de 1936 se encontraba trabajando en la estación de El Pedroso, provincia de Sevilla. En su carta

⁵⁵³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ASL, Inspector de Tráfico del Servicio Comercial en Norte, con residencia en La Coruña. Expediente nº 23 – RS nº 3.580.

⁵⁵⁴ CHAVES PALACIOS, Julián (1995), *La represión en la provincia de Cáceres durante la guerra civil (1936-1939)*, Cáceres, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura.

⁵⁵⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JOF, Ayudante Albañil del Servicio de Vía y Obras en MZA, con residencia en Llerena (Badajoz). Expediente nº 20.872 – R nº 16.539.

de descargo indicaba que la entrada de las tropas sublevadas en la ciudad provocó confusión y la salida en tropel de muchas personas, viéndose arrastrado por ese motivo, sin posibilidad de regresar al quedar interceptadas las vías de comunicación⁵⁵⁶. El inicio de su peregrinaje le llevó hasta Madrid, posteriormente a Albacete para terminar finalmente en Ciudad Real, llegando a trabajar incluso en la construcción del Ferrocarril entre Villacañas (Toledo) y Santa Cruz de la Zarza (Cuenca), proyecto ejecutado por el Gobierno de la República como una nueva vía alternativa para conectar Madrid con Valencia.

La ocupación de Llerena por las tropas sublevadas se produciría el 5 de agosto de 1936 desbancando a las frágiles defensas compuestas por espontáneas milicias de trabajadores. En el caso de las instalaciones ferroviarias fueron los propios ferroviarios que, constituidos en comité, procuraron mantener el control del servicio. Según el expediente abierto a SAD, mozo de tren en dicha estación, el empleado declararía que llegó a ser nombrado Secretario del mencionado comité por sus condiciones para la realización de trabajos de oficina. Según la información facilitada por la Guardia Civil, SAD tuvo además como responsabilidad el control de los guardias armados que defendían la estación. Entre los cargos que le achacaban en el expediente figuraba también el haber abandonado la ciudad con dinero de la caja de la estación, cuestión ésta que el expedientado rechazaba en su pliego de descargo, en el que también indicaba que la ocupación de la ciudad, el tiroteo previo que se produjo y la confusión le impulsaron a dirigir sus pasos hacia el Levante, recalando en Albacete en donde permaneció hasta el final de la guerra⁵⁵⁷.

En otras localidades cercanas también se vivirían situaciones similares. Así nos cuenta, por ejemplo, el mozo de tren destinado en Llerena AJLB, aunque vivía en la barriada de la estación de Fuente del Arco (Badajoz), el cual se vio obligado a abandonar su localidad por el “ambiente de terror” que sembraban los millares de desplazados en su huída desde los pueblos de Andalucía⁵⁵⁸.

Al norte de la provincia de Badajoz, en la ciudad de Mérida, las “tropas nacionales” no penetrarían hasta el 16 de agosto de 1936. Durante los cerca de treinta días que transcurrieron desde el golpe de Estado, las instalaciones ferroviarias de Mérida, también controladas por un comité de trabajadores, se destinaron para el blindaje de camiones, utilizando para ello su depósito de máquinas. En esa función se emplearía el fogonero de 2ª, FRB, hasta su salida forzada de la localidad por el ataque de la aviación sublevada, debiendo dejar en Mérida a su mujer e hijos. Tras un primer paso por Madrid sería posteriormente destinado al tren blindado que recorrería la comarca pacense de La Serena, utilizando el tramo de la línea ferroviaria controlado por las tropas republicanas⁵⁵⁹.

Al producirse la sublevación en un mes considerado como vacacional, una parte de los empleados en las compañías ferroviarias, sobre todo los que disponían de un nivel de renta superior a la media, se encontraban fuera de sus lugares de residencia,

⁵⁵⁶ Otro compañero indicaría que su salida de la ciudad estuvo provocada por la búsqueda de dos de sus hijos, que abandonaron la ciudad antes de que entraran en Llerena las “tropas nacionales”. CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. GAG, Conductor del Servicio de Explotación en MZA, con residencia en Llerena (Badajoz). Expediente nº 9.420 – R nº 8.590.

⁵⁵⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. SAD, Mozo de Tren del Servicio de Explotación en MZA, con residencia en Llerena (Badajoz). Expediente nº 18.765 – RS nº 1.430.

⁵⁵⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AJLB, Mozo de Tren del Servicio de Explotación en MZA, con residencia de trabajo en Llerena (Badajoz). Expediente nº 17.530 – RS nº 5.907.

⁵⁵⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FRB, Fogonero de 2ª del Servicio de Material y Tracción en MZA, con residencia en Mérida (Badajoz). Expedientes nº 2.594 (OM 24 de julio de 1950) y nº 21.699 – S nº 638.

disfrutando de su período de licencia. Esta circunstancia propiciaría que algunos de ellos se mantuvieran con sus familias en las ciudades a las que se habían desplazado para pasar sus días de descanso y que otros, los más significados con el orden constitucional establecido, hicieran todo lo posible por regresar a sus lugares de residencia profesional. En este último caso se encontraría EAM, Inspector Principal del Servicio Comercial en Norte, quien reingresaría finalmente sin sanción a la compañía por la competencia profesional que de él tenían en la empresa. Cuando se produjo el golpe de Estado del 18 de julio de 1936 EAM se encontraba veraneando con su familia en la ciudad de Santander. Hizo todo lo posible para regresar cuanto antes a Madrid, embarcando desde Bilbao hasta Francia en un barco alemán y llegando por vía terrestre hasta Puigcerdá y a Barcelona, desde donde envió un telegrama al delegado del Frente Popular, para después iniciar viaje por Valencia hasta Madrid. Esta información, que no constaba en su primera Declaración Jurada, estuvo a punto de costarle el empleo en la compañía ya que demostraba así que la decisión para su reincorporación a Madrid fue tomada por el mismo empleado de forma voluntaria, pudiendo, según el instructor del expediente, haber continuado prestando sus servicios desde la ciudad de Santander⁵⁶⁰.

En el otro extremo encontraríamos los casos de empleados y directivos que se vieron apartados de sus empleos como consecuencia de la sublevación militar, al no triunfar ésta en sus respectivas residencias, siendo separados del servicio por los comités de explotación constituidos por los sindicatos con presencia en las respectivas compañías. El expediente de depuración suele informar con detalle de ese tipo de separación sufrida por personal adepto a la sublevación e incluso de las estrategias que tuvieron que poner en marcha los empleados para mantener el puesto de trabajo y colaborar con el ejército sublevado desde zona republicana.

Dentro de este grupo encontraríamos el caso de TMFMV, Subjefe de Oficina en la Secretaría de Tracción de la 3ª División de Norte, con residencia en Madrid⁵⁶¹. TMFMV contaba con 45 años en 1939, cuando le fue incoado el expediente de depuración en su compañía, habiendo ingresado en la misma el 16 de julio de 1913. En su declaración jurada indicó que “prestó su adhesión al Movimiento Nacional de manera privada y espiritual”. Fue separado del servicio el 25 de julio de 1936 como represalia por haber tomado parte activa a favor de la empresa en la huelga de octubre de 1934, por lo que fue gratificado con posterioridad. Fue uno de los firmantes del manifiesto en defensa de los intereses de la compañía y había pertenecido a la Escala de Complemento Militar de Ferrocarriles. De hecho, en el breve informe por el que se dictó su separación de la compañía en julio de 1936 se dice que, además de apoyar a la empresa en la huelga de octubre de 1934, se postuló para ser secretario de la Comisión nombrada a los efectos de la depuración del personal que participó en la misma. “En aquel momento no se cuidó de hacer declaraciones canallescas contra los despedidos”. Según el mismo informe, llegó a tener mucho contacto con familiares de agentes que fueron castigados en octubre de 1934, lo que demostraba, según el informe del Comité, “la parte activa que tuvo en el Tribunal juzgador, aunque oficialmente no ocupara ningún cargo en el mismo”. También se cuenta en el informe que tras las elecciones de febrero de 1936 demostró su desagrado por el triunfo del Frente Popular. Por todos esos servicios fue gratificado con una cantidad equivalente a media mensualidad. No obstante, parece que el propio TMFMV pudo llegar a hacer algún tipo de maniobra para evitar su separación del

⁵⁶⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EAM, Inspector Principal del Servicio Comercial en Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 2 – RS nº 82.

⁵⁶¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. TMFMV, Subjefe de Oficina del Servicio de Material y Tracción en Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 433 – R nº 36.

servicio por parte del Comité, ya que según una filtración que le llegó del entorno del Juzgado depurador de Norte, en donde empezaría a prestar servicio a partir de octubre de 1939, pudo conocer que estaba siendo investigado de forma discreta por un agente de información al haber sido descubierto un escrito que el propio TMFMV llegó a remitir al Comité de Servicio en el que se declaraba adherido a la “causa roja”. Según el expediente, parece que las indagaciones no fueron a más y pudo seguir cumpliendo con sus funciones dentro de los juzgados depuradores de Norte. TMFMV se consideraba así mismo como un “elemento indeseable para los rojos” y sabía que “su persecución se encontraba prevista desde antes del mes de julio de 1936”. Además de su empleo en Norte, TMFMV prestó también servicios como Jefe de Negociado en la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, en donde también se encontró perseguido, aunque no llegó a ser apartado⁵⁶².

La no adhesión a la huelga de 1934 sería el argumento empleado por el Comité de Explotación de Oeste para sugerir a FMM a que presentara en el mes de diciembre de 1936 su dimisión en la compañía⁵⁶³. Al parecer FMM fue uno de los firmantes del escrito que varios empleados dirigieron al entonces director de Oeste, Alfredo Loewy⁵⁶⁴, con antelación al inicio de la huelga, poniéndose a disposición de la compañía. FMM ostentaba en 1934 la presidencia del Sindicato Católico Ferroviario y desde abril de 1936 se encontraba afiliado a Izquierda Republicana.

La decisión de cesar en sus funciones a los directivos de las compañías fue una de las primeras medidas tomadas por los comités de explotación en las diferentes redes. Tal fue el caso del JGS, director del Ferrocarril de Lorca, Baza y Águilas⁵⁶⁵, quien fue destituido de su cargo en los primeros momentos de la sublevación y consiguió llegar con su familia hasta la Línea de la Concepción para acceder, como súbdito británico, a Gibraltar, en donde transcurrió durante toda la guerra empleado como ingeniero en la ampliación de los diques del arsenal de Gibraltar. Según consta en su expediente, también prestó colaboración a los sublevados españoles vinculados al Estado Mayor de la Marina, a pesar de las advertencias que le llegó a realizar en diversos momentos la policía británica.

Esta situación de cese en los puestos de responsabilidad directiva afectó también al personal vinculado a los gabinetes administrativos de dirección. En el caso de MZA constatamos, a través del expediente personal de EMM⁵⁶⁶, secretario de la Delegación de la Dirección General de MZA en Barcelona, cómo desde el 20 de julio de 1936 el Comité ya había destituido a todos los cargos directivos. EMM se dirigió ese mismo día a prestar sus servicios en la compañía, encontrándose con dicha situación. Permaneció sin cargo en la ciudad condal hasta primeros de agosto, trasladándose a partir de ese momento a Italia acompañado de toda su familia. Una vez instalada su familia en Italia regresó él solo a España para trasladarse a la “zona liberada”. Cogió un barco desde

⁵⁶² Esta institución se creó en el año 1888 con el carácter de mutua profesional para los empleados de las compañías ferroviarias. Se mantuvo operativa durante 110 años, hasta que en 1998 fue revocada su autorización administrativa para el ejercicio de su actividad de previsión social. Orden de la Secretaría de Estado de Economía de 18 de febrero de 1998, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 11 de marzo de 1998.

⁵⁶³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FMM, Oficial de 2ª del Servicio de Reclamaciones en Oeste, con residencia en Madrid. Expediente JS nº 599.

⁵⁶⁴ Alfredo Loewy y Porgés (1852-1923) fue director de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España y tío del escritor y dramaturgo checo Franz Kafka.

⁵⁶⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JGS, Director del Ferrocarril de Lorca, Baza y Águilas, con residencia en Águilas (Murcia). Expediente nº 24.669 – R nº 17.393.

⁵⁶⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EMM, Secretario de la Delegación de la Dirección General de MZA en Barcelona. Expediente nº 2 - R nº 2.

Nápoles a Lisboa y una vez allí se trasladó a Valladolid en donde se había establecido la dirección de MZA en territorio sublevado y para la cual continuó prestando servicios desde finales de septiembre de 1936.

Un periplo similar le tocaría recorrer a FWSM, Ingeniero Jefe Agregado a la Dirección de Norte⁵⁶⁷, quien el 21 de julio de 1936 sería despedido de las oficinas centrales de la compañía por las milicias armadas. Tras pasar unos meses de estancia en Madrid, concretamente hasta el 21 de enero de 1937, partió hasta Alicante y desde allí en barco hasta Marsella, prosiguiendo hasta Biarritz y San Sebastián para llegar finalmente a Valladolid el 7 de febrero de 1937, en donde solicitó su reingreso a la compañía, reincorporándose así al servicio dentro de la “Zona Nacional”.

Peor suerte correría EPP⁵⁶⁸, Ingeniero Agregado a la Dirección en Oeste, quien fue dado de baja por Decreto del Ministerio de Obras Públicas de la República de 30 de julio de 1936 y detenido con posterioridad, en agosto de 1936, para ser recluido en la cárcel de San Antón, en donde permaneció hasta el mes de mayo de 1937, siendo puesto posteriormente en libertad.

Pero no todos los cargos de responsabilidad dentro de las empresas ferroviarias concesionarias fueron automáticamente estigmatizados por los Comités de Explotación. En la misma compañía del Oeste, en donde, como hemos indicado, el ingeniero EPP fue cesado por decreto gubernamental, nos encontramos con otro caso, el de FPP, Ingeniero Jefe del Servicio de Vía y Obras⁵⁶⁹, quien, a pesar de haber sufrido detenciones tanto al comienzo como al final de la guerra, siguió en su puesto asumiendo mayores responsabilidades aún, a partir de la constitución el 3 de agosto de 1936 del Comité de Explotación de Ferrocarriles, órgano que pasaría a denominarse Consejo Nacional de Ferrocarriles a partir del Decreto del Gobierno de la República de 21 de octubre de 1937. En dicho órgano ocuparía el puesto de Presidente de la Delegación de Madrid, siendo, en definitiva, el máximo responsable de los ferrocarriles en la capital de España. FPP sería uno de los máximos responsable de la construcción del “Ferrocarril de los Cuarenta Días” entre Torrejón de Ardoz y Tarancón. Además de este puesto, el informe facilitado por la compañía sobre FPP le sitúa también como Presidente de la Delegación del Sindicato Nacional Ferroviario en Madrid, para lo cual tuvo que afiliarse a la UGT en el mes de julio de 1937. Preguntado en su expediente de depuración por qué colaboró con el Gobierno de la República, respondería que lo hizo “por no traicionar a los que le habían salvado la vida”, recordando con esa expresión las gestiones realizadas para su puesta en libertad por el Comité de Explotación de Ferrocarriles, tras su primera detención producida al comienzo de la guerra. Pero la actuación de FPP durante el período bélico en Madrid tuvo también su lado colaboracionista con la denominada “quinta columna” existente en la capital⁵⁷⁰. En su expediente no se aportan detalles facilitados directamente por el propio FPP debido a que “por su compromiso solemne y orden superior estaba obligado a guardar reserva sobre lo que hizo en favor de la Causa Nacional”. De los avales que se localizan en el expediente se desprende que FPP colaboró con el Delegado y Representante del General Franco en el Madrid “Rojo” José María Taboada Lago, Secretario de la Jefatura Central de Acción Católica, quien había

⁵⁶⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FWSM, Ingeniero Jefe Agregado a la Dirección en Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 5447 - R nº 364.

⁵⁶⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EPP, Ingeniero Agregado a la Dirección en Oeste, con residencia en Madrid. Expediente R nº4.

⁵⁶⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FPP, Ingeniero Jefe del Servicio de Vía y Obras en Oeste, con residencia en Madrid. Expediente R nº3.

⁵⁷⁰ Sobre el período de guerra en Madrid, véase CERVERA GIL, Javier (2006). *Madrid en guerra: la ciudad clandestina, 1936-1939*. Madrid. Alianza Editorial.

constituido una organización clandestina para transmitir información al Estado Mayor del General Franco⁵⁷¹. Dentro de dicha organización FPP se ocupó de facilitar información sobre la organización y el funcionamiento de los transportes en la capital. Esta organización clandestina se convertiría, tras la ocupación de Madrid por las “tropas nacionales”, en el Consejo Técnico Asesor de la FET y de las JONS de Madrid. Según se indica en el expediente de FPP, cuya tramitación tuvo un carácter preferente, al terminar la guerra fue nombrado miembro del “Consejo Asesor del Generalísimo” y ascendido a subdirector de Oeste.

Como hemos podido comprobar a través de los ejemplos presentados, el abandono del lugar de residencia sería uno de los recursos que utilizarían aquellos ferroviarios que tuvieron la posibilidad de escapar movidos por sus ideales políticos o a raíz de una situación de confusión o de pánico provocada por la entrada de las tropas sublevadas. Ciertamente es que, en el territorio ocupado desde los primeros días por los golpistas, la mayoría de los ferroviarios se mantuvieron en sus poblaciones de residencia, secundando o no la huelga general que fue seguida días después del golpe de Estado en la mayoría de las estaciones de la red ocupada por los sublevados, y retornando algunos de ellos, los que no fueron encarcelados o pasados por las armas, a sus puestos de trabajo a la espera de la confirmación en los mismos por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles. Finalmente, los ferroviarios que continuaron prestando sus servicios acabarían por adaptarse a las nuevas condiciones impuestas, en cada una de las zonas en las que tenían sus residencias. En capítulos anteriores hemos mostrado ejemplos claros del obligado acomodo al que se tuvieron que ceñir muchos ferroviarios identificados con unos ideales que no coincidían con los impuestos por los militares sublevados⁵⁷².

La permanencia en el territorio administrado por la República será una de las cuestiones que obligará a muchos ferroviarios a sortear el difícil trance de explicar a los instructores de sus respectivos expedientes, qué filiación política y sindical tenían, en qué medida colaboraron con el “gobierno marxista” y qué hicieron para ayudar al triunfo del “Movimiento Nacional”. Serán estos trabajadores los que se enfrenten a un nuevo conflicto interno, una vez acabada la guerra. Se trataba ahora de convencer a unos tribunales *sui generis*, conformados por personal de las compañías, plenamente identificados con los ideales del “Nuevo Estado”, y salir indemnes o, al menos, con la mejor sentencia posible del procedimiento depurador. Sobre este apartado nos detendremos en el siguiente epígrafe.

9.3. Las justificaciones sobre la actuación profesional, política y sindical durante el período de guerra en el territorio administrado por la república. Lo que cuentan los expedientes

9.3.1. Las adhesiones al “Nuevo Estado”

Una de las primeras vicisitudes por las que tenía que pasar el trabajador al que, una vez remitida la solicitud de reingreso a la compañía, le tocaba iniciar el procedimiento depurador, consistía en la cumplimentación del cuestionario que componía la declaración jurada. Normalmente este cuestionario se debía rellenar en presencia del instructor, si bien, dado el elevado número de ferroviarios a los que se les abrió expediente, las preguntas eran normalmente conocidas por todos y, buena parte de ellas, sobre todo las más sensibles, solían ser contestadas utilizando un tono muy

⁵⁷¹ Taboada Lago, José María (1977). *Por una España mejor*. Madrid, Ed. Gregorio del Toro.

⁵⁷² Véanse capítulos 4 y 5 del presente trabajo de investigación, relativos a las compañías Oeste y Andaluces respectivamente.

similar. La utilización frecuente de expresiones con las que el interrogado se congraciaba con el régimen militar, le situaban en una posición de claro sometimiento al “nuevo orden” establecido y, llegado el caso, justificando su estancia en territorio republicano a motivos de fuerza mayor, obligado siempre por las circunstancias, e intentando no dejar constancia de sus creencias en los ideales republicanos. Para algunos de los expedientados se trataba de intentar transformar su pasado más reciente, o al menos suavizarlo, contestando con ese tipo de fórmulas al cuestionario que componía la declaración jurada. Para que esas afirmaciones fueran creíbles para la comisión depuradora, los argumentos que se esgrimían en los informes recibidos por las empresas, los ayuntamientos, las comandancias de la Guardia Civil, las jefaturas locales de Falange y los testimonios aportados a través de los avales presentados, debían de confrontar fielmente con los datos y el espíritu de adhesión al “Movimiento Nacional” transmitido por el declarante, cuestión ésta que no siempre se alcanzaba, propiciando un dictamen que, en muchos casos, no era nada favorable para el trabajador.

Dentro de este modelo de respuesta encontramos el caso de MAC, Jefa de Sección de Intervención de la Cobranza en Norte con residencia en Madrid y quien finalmente reingresaría a la compañía con sanción, la cual reconocía en su declaración que “no le fue posible prestar apoyo al Movimiento Nacional por ser muy limitado el radio de acción en el que se desenvolvía su vida (oficina y trabajos domésticos)”. Se reconocía también como ferviente católica y “de haber tenido alguna oportunidad hubiera realizado un esfuerzo, porque el Movimiento Nacional significaba el restablecimiento del orden, de la justicia y del respeto a las tradiciones de España”. Indicó que “sólo pudo criticar las acciones del gobierno marxista, como hicieron miles de personas, generando así un ambiente general que propiciara su desplome” y que aunque “no prestó su adhesión al gobierno marxista, sí (lo hizo) a los más humildes por su condición de creyente”. Argumentaba en su declaración que, “en el lado republicano, se explotaba la credulidad de los más necesitados con el señuelo de una ilusoria igualdad”. Señalaba además que “no se elevaba por medio de la cultura a los de abajo, sino acabando con las cabezas más sobresalientes”, criticando así a las, consideradas por ella, como “rígidas consignas comunistas”. MAC se encontraba afiliada a la UGT desde el mes de septiembre de 1936. Tras la ocupación de Madrid padeció arresto domiciliario, acusada de auxilio e inducción a la rebelión, circunstancias que motivaron una suspensión de empleo y sueldo. Tras su absolución por el Juzgado Militar Permanente de Madrid, nº 1 pudo reingresar a la compañía una vez culminado su expediente de depuración⁵⁷³.

La Jefa de Sección del Servicio de Intervención de la Cobranza en Norte, DBA, que reingresaría sin sanción a la compañía, indicaría en un lenguaje plenamente identificado con el “Nuevo Estado” que “prestó moralmente adhesión al Glorioso Movimiento Nacional por representar el orden, la Paz y la Justicia y ser la salvaguarda de los valores espirituales de España, de acuerdo con nuestra tradición familiar”. Indicaba también que “no prestó adhesión al Gobierno ni a las autoridades rojas. No secundó ninguna huelga y prestó los servicios inherentes a su cargo, habiendo conseguido no acudir, por razones de edad, al taller creado en Intervención para la confección de prendas de vestir para la milicia”. Aunque fue readmitida sin sanción y posteriormente jubilada, fue acusada de ser “entusiasta propagandista roja”. El juez instructor número 2 indicaba en el escrito dirigido el 26 de octubre de 1939 al Jefe de Personal, Delegado de la Dirección en los Tribunales de Depuración, que la encausada

⁵⁷³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. MAC, Jefe de Sección de Intervención en Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 2 - RS nº 81.

“era persona dotada de acentuado espíritu de contradicción y de juicio no muy equilibrado, lo cual, unido a su edad algo avanzada, atenúa sensiblemente su responsabilidad en cuanto a las manifestaciones realizadas contrarias al Glorioso Movimiento Nacional”⁵⁷⁴.

Ante la pregunta sobre los servicios prestados en favor del “Movimiento Nacional”, FRB, fogonero de MZA y militante anarquista de Mérida, que posteriormente sería sancionado con la separación definitiva del servicio, vendría a indicar que “cuando más falta hacía la locomotora y estaba de maquinista le decía al mando que necesitaba reparación y lavado, originando el consiguiente trastorno por tener que mandar otra”⁵⁷⁵. Esta actitud de resistencia pasiva y de supuestos apoyos al “nuevo régimen” se trasladaría también al ámbito de la gestión de la empresa. AID, subjefe comercial en MZA indicaría que como funcionario del Estado tuvo que formalizar un cuestionario acatando las órdenes superiores. Posteriormente les pasaron a los empleados del Estado un nuevo cuestionario, más amplio, que no llegaría a suscribir. Mantuvo el mismo cargo durante el período de guerra, pero reconoce que actuó “con mucha pasividad”. Ello le acarreó una rebaja de haberes al negarse a ir a Barcelona para tratar un proyecto de tarifa general. Se limitó a salvaguardar el patrimonio material de la empresa (archivos, ficheros, etc) y “trabajó para favorecer el desquiciamiento de las cosas en la Zona Roja. No pagar alquileres, contribuciones, etc”. Declaró que desde el primer momento cesó en sus actividades particulares. No acató la orden de incorporación a filas. Fue “testigo en la defensa de personas de derechas ante los Tribunales Populares”, así como ayudó económicamente a personas de dicha ideología. En cuanto a su filiación política, “desde el mes de mayo de 1931 perteneció a Acción Republicana como mero cotizante”. Ya durante la Guerra Civil revalidó su antiguo carnet “para proteger a su familia y amigos”. Fue forzado a ingresar en el Sindicato Nacional Ferroviario, “pero al no acudir a sus asambleas fue expuesto su nombre en los pasillo con fines poco piadosos”. En la resolución que motivó su reingreso sin sanción se indicaba que, “aunque participó en un partido republicano, hizo lo posible para contrarrestar el avance marxista”. Valoraron mucho su experiencia y competencia en materia ferroviaria, considerándole “muy aprovechable para la causa nacional”⁵⁷⁶.

Por su parte, la enfermera del Servicio Sanitario de Norte, CGS, quien sería sancionada con la Separación Definitiva en el Servicio, reconocería que “no pudo prestar adhesión hasta el 28 de marzo de 1939, cuando fue liberada (la ciudad de Madrid) por las tropas nacionales”. Indicaba que “al haberle cogido el Movimiento Nacional en Madrid, se vio obligada a acatar las órdenes que, referente al servicio, emanaban de sus superiores. De no haberlo hecho hubiera significado la carencia de todo recurso para su subsistencia”. Aportaba también como circunstancia a tener en cuenta por el instructor, el hecho de haber tenido refugiado en su domicilio a un falangista, que una vez finalizada la guerra desempeñaba el cargo de agente de Información de Falange Española. CGS se encontraba afiliada a la UGT y tenía dos hermanos que contaban con puestos de responsabilidad en ese sindicato. A la

⁵⁷⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. DBA, Jefa de Sección del Servicio de Intervención de la Cobranza de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 1- J nº 1.

⁵⁷⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FRB, Fogonero de 2ª del Servicio de Material y Tracción en MZA, con residencia en Mérida (Badajoz). Expedientes nº 2.594 (OM 24 de julio de 1950) y nº 21.699 – S nº 638.

⁵⁷⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AID, Subjefe Comercial en MZA, con residencia en Madrid. Expediente nº 4.725 - R nº 17.943.

terminación de la guerra llegó a ser detenida y juzgada por auxilio a la rebelión, de cuya causa fue absuelta⁵⁷⁷

La respuesta de JASV, agente de Investigaciones del Servicio de Reclamaciones de MZA, con residencia en Alcázar de San Juan (Ciudad Real) y reingresado finalmente a la compañía con sanción, tras permanecer casi un año preso en esa misma localidad, se aproxima bastante a la citada en el anterior párrafo. JASV reconocía en su declaración que no pudo unirse al “Movimiento Nacional” hasta el 29 de marzo de 1939, fecha en la que fue ocupada la localidad de Alcázar de San Juan por las tropas sublevadas⁵⁷⁸. Declaraba también que “no prestó adhesión alguna al gobierno marxista, cumpliendo las órdenes que emanaban de sus superiores y comités”. JASV reconocería su afiliación a la UGT desde el año 1932, organización en la que llegaría a ocupar el puesto de Secretario Provincial en Ciudad Real⁵⁷⁹.

En cambio, esta estrategia no la seguirán aquellos otros trabajadores que se consideraban completamente adheridos a los principios del “Movimiento Nacional”. Estos lo indicarán de forma clara y concisa, aportando detalles muy concretos y sin ningún tipo de rodeos de su apoyo incondicional, reforzando en la mayoría de los casos sus afirmaciones con la profesión de su fe católica. Un ejemplo de este otro modelo de respuesta lo encontramos en el caso de VGM, Jefe de Sección de Vía y Obras en Norte con residencia en Madrid y reingresado sin sanción a la compañía⁵⁸⁰. Dentro de su expediente y en relación con la pregunta destinada a conocer los servicios de adhesión prestados al “Movimiento Nacional” respondería que “materialmente no tuvo oportunidad de ello, aunque por convicción y afinidad ideológica, estuvo desde el primer momento con el Glorioso Movimiento Nacional”. Cuenta que, con anterioridad al mismo, había llegado a ser suscriptor de la prensa cristiana y de las distintas instituciones católicas “Culto y Clero”, “Asociación Católica de Padres de Familia, “Propagación de la Fe”, etc. Manifestaba que no llegó a prestar adhesión al Gobierno Marxista, limitándose a ejercer las funciones propias de su cargo, no llegando a obtener ascensos de ninguna clase. En cambio, sí llegó a declarar que prestó ayuda a personas perseguidas, afectas al “Movimiento Nacional” facilitándoles material fotográfico para que pudieran proveerse de carnets y obtener refugio en las embajadas. Por sus convicciones católicas favoreció la práctica de actos de culto, padeciendo incluso un violento registro de su domicilio. Comentaba que “procuró desalentar a los partidarios de los rojos y de infiltrar a los individuos la lógica del Movimiento Nacional”. Comentaba que, dentro de la empresa, su oficina era conocida como la “Oficina de los Fascistas”⁵⁸¹.

En un tono similar proclamaba su adhesión AID, Subjefe del Servicio Comercial en MZA, al indicar en su declaración jurada que “no pudo prestar adhesión al Movimiento Nacional por la acción tiránica y persecutoria de los rojos”. Indicaba que con el “Glorioso Movimiento Nacional coincidían sus opiniones antisocializantes y de

⁵⁷⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. CGS, Enfermera del Servicio Sanitario de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 37 - S nº 2515.

⁵⁷⁸ ALÍA MIRANDA, Francisco (1994). *La guerra civil en retaguardia: conflicto y revolución en la provincia de Ciudad Real (1936-1939)*. Ciudad Real. Diputación de Ciudad Real. Sobre la Guerra Civil en Alcázar de San Juan, véase MOLINA CARRIÓN, Felipe (2011). *Alcázar de San Juan, Alcázar de Cervantes, 1931-1939*. Puertollano, Ed. Oretania.

⁵⁷⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JASV, Agente del Servicio de Reclamaciones de MZA, con residencia en Alcázar de San Juan (Ciudad Real). Expediente nº 22.381 - RS nº 3903.

⁵⁸⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. VGM, Jefe de Sección de Vía y Obras en Oeste, con residencia en Madrid. Expediente nº 4.768 - R nº 305.

⁵⁸¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. VGM, Jefe de Sección de Vías y Obras de Norte, con residencia en Madrid. Expediente R nº 305-4768.

personas de orden”, reflejadas ya por él en los libros ferroviarios que tenía escritos y en numerosos artículos publicado en la prensa nacional y en revistas especializadas y profesionales, tales como *ABC*, *Economía Española*, *Asociación de Compañías Ferroviarias* y *El Financiero*⁵⁸².

El grado de compromiso con los sublevados venía a ser constatado también por las autoridades. Así, en el informe emitido por la Guardia Civil sobre TMFMV, fechado el 30 de noviembre de 1939, indicaba, entre otra información ya referida, que durante la Guerra Civil “levantaba el espíritu de las personas que se encontraban abatidas en aquellos momentos, diciéndoles que no se apenaran, que las tropas de nuestro Generalísimo entrarían de un momento a otro en Madrid. Cuando venía la aviación, el Sr. TMFMV, en vez de tener miedo, se le veía una gran regocijo diciendo varias veces que lo que hacía falta es que vinieran aparatos a diario y terminase con toda esta canalla marxista de una vez”⁵⁸³.

Las referencias a la fe religiosa de los expedientados será, por tanto, un recurso frecuente que será utilizado para reforzar argumentos de apoyo al “Nuevo Régimen” o para defenderse de acusaciones de “anti-catolicismo” emitidas por las instituciones o por compañeros de trabajo. En el caso de CGS será un agente del Servicio de Información de Falange Española y de las JONS, a quien prestó refugio la expedientada, el que indicaría que “observó buena conducta, tanto política como privadamente durante el período de guerra en zona roja, siendo simpatizante del Glorioso Movimiento Nacional, ferviente católica y habiendo pertenecido a la congregación de las Hijas de María”. Si bien este testimonio no llegaría a salvar a CGS de la separación definitiva del servicio⁵⁸⁴.

En otras declaraciones, ante acusaciones de ser persona enemiga del catolicismo, el expedientado declarará haber cumplido con los ritos religiosos como era el matrimonio y el bautizo. Así, en el caso de CMGP, Jefa de Sección del Servicio Comercial en Norte, indicaría que contrajo matrimonio en 1928 en la parroquia de San Antonio de la Florida y que bautizó a su hijo único en la misma parroquia, poniéndole de nombre Ángel “completamente cristiano”. Indicaba también que “cuando llegó el momento de su escolarización no acudió al Instituto escuela o la Institución Libre de Enseñanza, como lo hubiera hecho una mujer descreída y antirreligiosa, si no al colegio Alemán, solicitándose le educaran en la religión católica”. Aportaba un certificado firmado por el cura párroco de La Almudena, en el que indicaba que “conocía a la interesada desde hacía muchos años, así como a toda su familia y le constaba que era sumamente religiosa, siendo persona de orden y, por tanto, completamente de derechas y adicta al Glorioso Movimiento Nacional”⁵⁸⁵.

Al igual que el cura párroco de La Almudena, otros ferroviarios mezclarían también su fe religiosa con la nueva ideología política imperante. Así, el Jefe de Sección de Vía y Obras de Norte, VGM, indicaba en su declaración que solía reunirse con personas de su misma filiación, incluso mencionaba que en su domicilio se oficiaban

⁵⁸² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AID, Subjefe Comercial en MZA, con residencia en Madrid. Expediente nº 4.725 - R nº 17.943. AID culminó su procedimiento depurador con el reingreso sin sanción, aunque años más tarde sería revisado su expediente al conocerse nuevos datos que ponían en cuestión el primer dictamen.

⁵⁸³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. TMFMV, Subjefe de Oficina en la Secretaría de Tracción de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 36 - R nº 433.

⁵⁸⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. CGS, Enfermera del Servicio Sanitario de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 37 - S nº 2.515.

⁵⁸⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. CMGP, Jefa de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS 2.810.

Misas todos los días festivos. “Rehuyó siempre que le fuera posible el trato de personas, fueran o no ferroviarios, que tuvieran aunque no fuera más que apariencia de rojos”⁵⁸⁶.

9.3.2. Filiaciones políticas y sindicales y la búsqueda de posibles vinculaciones con la masonería

Otro de los fines que perseguía la Declaración Jurada era que el trabajador objeto del expediente facilitara los datos de su filiación política y sindical. Por regla general, como ya hemos indicado en los primeros capítulos, las empresas solían disponer de esos datos desde antaño, debido a que desde las huelgas de 1917 y, sobre todo, de la de 1934 se había intensificado el seguimiento de las afiliaciones a estas organizaciones, contando con informes bastante pormenorizados sobre estas materias. Estos datos comenzarían a llegar en aluvión, dentro del territorio administrado por los sublevados, a partir de la publicación de los decretos anteriores⁵⁸⁷ a las leyes de Responsabilidades Políticas y de Depuración de Funcionarios de 9 y 10 de febrero de 1939 respectivamente, siendo facilitados desde los ayuntamientos, comandancias de la Guardia Civil, servicios de vigilancia e investigación de la Policía, juntas locales de Falange y desde los propios servicios de las empresas en donde se encontraban destinados estos ferroviarios. Esta abundante información suministrada en la denominada “Zona Nacional” contrastaba con la escasez de datos relativos a los ferroviarios que habían transcurrido prácticamente durante todo el período de la guerra en el territorio administrado por la República. Sobre estos últimos, los instructores de los expedientes debían intensificar sus pesquisas, aún cuando comenzarían a tener datos con los que contrastar la información, provenientes del Servicio de Recuperación de Documentos, que había establecido su sede en Salamanca, y que contaría al inicio de la década de 1940 con más de un millón y medio de fichas sobre filiación política y sindical.

Los expedientes personales serán por tanto una de las fuentes que servirán a los miembros de las comisiones y tribunales para conocer el espectro político y sindical al que se habían encontrado adscritos los ferroviarios españoles durante la década de 1930. Al igual que hemos comentado para otros aspectos, el intento de los instructores de los expedientes por conseguir esta información a través de la Declaración Jurada propiciará la puesta en práctica de diferentes estrategias por parte del expedientado, diferenciándose con claridad aquellos que se encontraban plenamente identificados con el régimen militar de los que se vieron en la obligación de indicar su pasado político y sindical más reciente y justificar el porqué de su trayectoria en esas organizaciones.

Como hemos indicado al comienzo de este capítulo, con la presentación de los aspectos que venimos analizando no pretendemos extraer extrapolaciones estadísticas sobre la inclinación política de los expedientados, ni tampoco validar mediante esta fuente documental los datos que ya se conocen sobre la afiliación predominante a los partidos políticos y sindicatos durante este período. Existen muy buenos trabajos generales⁵⁸⁸ que tratan sobre estas materias y entendemos que el futuro deparará investigaciones que serán capaces de realizar un análisis pormenorizado sobre el ámbito estrictamente ferroviario, objetivo que a nosotros nos superaba en estos momentos. No

⁵⁸⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. VGM, Jefe de Sección de Vías y Obras de Norte, con residencia en Madrid. Expediente R nº 305-4768.

⁵⁸⁷ Decreto Ley 108, de 13/09/1936 de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional y Decreto-Ley de 5 de diciembre de 1936.

⁵⁸⁸ Véase ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006), *op. cit.*

obstante, a lo largo de este trabajo se han presentado algunas pesquisas, como las analizadas, para el caso de Oeste y Andaluces, a partir de los dictámenes contenidos en las actas de los Consejos Directivos para la Depuración en ambas compañías, y relativas a la totalidad de sanciones aprobadas en el caso de Oeste y al cerca de medio millar de dictámenes de Andaluces con los que también hemos trabajado. En todos ellos se incluye información relativa al perfil político y sindical, que ha sido procesada y cuantificada para este trabajo⁵⁸⁹. Por tanto, nuestro objetivo no ha sido otro que el acercarnos al discurso mediante el cual el trabajador comunicaba una de las cuestiones más sensibles de su declaración, la que hacía referencia a la trayectoria dentro de dichas organizaciones, información que podía poner en peligro su puesto de trabajo dentro de la empresa. A este asunto nos aproximaremos a través de diferentes ejemplos.

Tras la terminación de la Dictadura de Primo de Rivera, las afiliaciones a sindicatos y partidos políticos crecerían de forma muy importante en tres diferentes momentos, el primero tras la proclamación de la Segunda República, el 14 de abril de 1931, el segundo tras la victoria del Frente Popular en las elecciones de febrero de 1936 y el tercero tras el fracaso de la sublevación militar del 18 de julio de 1936, aunque este efecto sólo se produciría en aquellas ciudades y poblaciones en las que no prosperó el golpe militar. Teniendo en cuenta esas tres oleadas que indujeron el crecimiento de la afiliación, los instructores de los expedientes intentarán conocer con detalle desde cuándo estuvieron afiliados y qué responsabilidades desempeñaron en dichas organizaciones los ferroviarios sometidos a los expedientes depuradores. Sobre este asunto el trabajador consideraría siempre consignar la fecha de afiliación más favorable para sus intereses personales, como eran las posteriores a la sublevación militar, justificándolas como medio de protección ante eventuales persecuciones que se pudieran dar dentro de la zona republicana, sobre todo durante los primeros meses de la guerra. El argumento más utilizado por los empleados será el que se basaba en “las circunstancias del momento”. Así se recoge en diferentes casos⁵⁹⁰.

En el caso de ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid, afirmaba en su declaración haber estado afiliado a la UGT desde el mes de octubre de 1936 “por temor a salir sin aval a la calle”, argumentando también que “siempre fue persona disciplinada, que nunca siguió ninguna huelga, y que, incluso, estuvo a disposición de la empresa en octubre de 1934, siendo taquígrafo de D. Faustino Villamil, que después sería subdirector de la compañía, tomando en ese momento todos los partes del frente de Asturias y de buena parte de Cataluña”. Indicaba también que ingresaría voluntariamente en la Escala Militar de Complemento Honoraria de Ferrocarriles, en donde se fueron integrando la mayoría de los ferroviarios que se comprometieron con la empresa durante la huelga de octubre de 1934. Durante la guerra fue destacado por el Comité de Servicios al Ferrocarril Madrid-Aragón para encargarse de la Secretaría. Por esta última circunstancia su reingreso llevó aparejado una sanción⁵⁹¹.

⁵⁸⁹ Véanse capítulos 4 y 5 del presente trabajo de investigación, relativos a las compañías Oeste y Andaluces respectivamente.

⁵⁹⁰ Como sucede en los siguientes expedientes: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. CGS, Enfermera del Servicio Sanitario de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 37 - SN nº 2515; CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. DBA, Jefa de Sección del Servicio de Intervención de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 1 - J nº 1; CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. DBA, Jefa de Sección del Servicio de Intervención de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 1 - J nº 1; CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS nº 280.

⁵⁹¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS nº 280.

El miedo a las represalias impulsaría en muchos casos a la sindicación. Así lo manifestaba VGM⁵⁹², quien perteneció al Sindicato Nacional Ferroviario desde septiembre de 1936 hasta marzo de 1939 “para evitar represalias y porque, efectivamente, el trato por la calle en aquellos momentos era peligrosísimo, sin poder exhibir un carnet, por cuya causa fueron detenidos algunos compañeros”.

Otros rechazarían de plano su afiliación, en el descargo de JOF, albañil de Vía y Obras de MZA, con residencia en Llerena (Badajoz), indicaba por carta emitidas el 13 de abril de 1941 que las imputaciones eran totalmente falsas, ya que “no había pertenecido en ningún momento al PSOE” y que “no había manifestado nunca ideologías marxistas, ya que la que él siempre suscribía era la del amor a España, el orden, a la familia, al trabajo y al cumplimiento del deber”. JOF tras su salida de Llerena tras la ocupación de la población por las tropas nacionales se dirigió a Madrid y desde allí hasta Albacete para prestar servicio en la línea de Levante. El 15 de noviembre de 1937 movilizaron a su quinta incorporándose al Batallón de Ferrocarriles, finalizando la Guerra en Ciudad Real⁵⁹³.

El Inspector Principal del Servicio Comercial de Norte, EAM indicaría su pertenencia al Partido Acción Republicana, el cual, desde 1932, pasaría a denominarse Izquierda Republicana. Argumentó su afiliación “más que por el espíritu republicano por colaborar con el nuevo sistema político que comenzaba a nacer”. Reconocía que “cuando comenzaron los hechos represivos, asesinatos, robos y saqueos, se sintió avergonzado y moralmente se sentía adherido al Movimiento Nacional”. Reconocería que mantuvo su afiliación “para evitar represalias y ayudar a los que se encontraban perseguidos por su adhesión al Movimiento Nacional”. Entre las declaraciones realizadas por compañeros y jefes de EAM se recoge la realizada por el Subjefe de la Oficina Común de Turismo de Norte, quien afirmaba que EAM llegó a pertenecer al Secretariado de Transportes del Partido y colaboró en la ponencia de Transportes del mismo⁵⁹⁴.

Otros reconocían abiertamente su afiliación por los beneficios materiales que podían alcanzar. En el caso de MAA, Mozo de Tren del Servicio de Explotación de Norte con residencia en Játiva (Valencia) reconocería su afiliación al Sindicato de la Industria Ferroviaria (CNT) desde el 1 de agosto de 1936, “por ser obligatorio pertenecer a un sindicato” y desde el 1 de agosto de 1937 al Partido Comunista “por los beneficios de la Cooperativa”⁵⁹⁵.

La contradicción en los datos que manejaba el instructor del procedimiento con la aportada por la declarante CMGP sobre la fecha de afiliación a la UGT, fijándola el primero con anterioridad al 18 de julio de 1936 y sumado al hecho de haber prestado servicios como mecanógrafa a las órdenes del Comité Central, lo que, en opinión del instructor, “ponía de manifiesto la confianza que gozaba del mismo”, además de “haberse trasladado voluntariamente a Valencia para seguir prestando servicio en la Delegación del Consejo Nacional de Ferrocarriles, ser ferviente izquierdista y enemiga del catolicismo”, le acarrearían diferentes inhabilitaciones durante un período de cinco años. En su descargo la empleada justificaba su afiliación a la UGT, producida según

⁵⁹² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. VGM, Jefe de Sección de Vía y Obras de Norte, con residencia en Madrid. Expediente R nº 305-4768.

⁵⁹³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JOF, Ayudante Albañil del Servicio de Vía y Obras de MZA, con residencia en Llerena (Badajoz). Expediente nº 20.872 – R nº 16.539.

⁵⁹⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EAM, Inspector Principal del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 – RS nº 280.

⁵⁹⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. MAA, Mozo de Tren del Servicio de Explotación de Norte, con residencia en Játiva (Valencia). Expediente nº 3 - RS nº 179.

ella en agosto de 1936, “por exigirlo así las circunstancias de aquella época y por su seguridad personal”. Apoyaba esta afirmación indicando que de haber estado afiliada con anterioridad se le hubiera conocido alguna actividad dentro del mismo (léase organización sindical). En cuanto a su presencia en el Comité Central la argumentaba en base a sus aptitudes como taquimecanógrafa, desempeñando sólo trabajo administrativo, indicando además que “solicitó su traslado a Valencia al tener a su hijo enfermo desde el inicio de la Guerra”. Sobre su simpatía con la causa marxista y ferviente izquierdismo indicaba que “no era posible cuando en su propia familia, tres primos suyos habían sido asesinados, uno de ellos en Paracuellos”. Rechazaba ser enemiga del catolicismo alegando que “contrajo matrimonio canónico, bautizado a su hijo y educado de acuerdo a la religión católica”⁵⁹⁶.

Por su parte, aquellos ferroviarios que llegaron a ocupar cargos de responsabilidad, aunque fuese en ámbitos locales o provinciales, tanto en organizaciones políticas como sindicales darían detalles de su trayectoria en las mismas, aunque intentando buscar justificaciones que les pudieran servir para amortiguar el impacto de las posibles sanciones. En este caso se encontraría JASV, agente de Investigaciones del Servicio de Reclamaciones de MZA, con residencia en Alcázar de San Juan (Ciudad Real), quien reconocería su afiliación a la UGT desde el año 1932, justificándola por la necesidad de conseguir el amparo que necesitaba para reclamar con éxito determinadas injusticias laborales que se habían producido en su persona en el año 1921. En esta organización sindical llegaría a ocupar el puesto de Secretario Provincial en Ciudad Real. JASV fue acusado de redactar normas destinadas a la administración de las líneas ferroviarias incautadas por los comités y elementos obreros, así como “de hacer extensa propaganda marxista y proferir injurias a Franco y a sus invictos generales”. A la terminación de la guerra fue detenido, ingresando en la prisión establecida para excombatientes republicanos y presos políticos de Alcázar de San Juan, de la que salió en septiembre de 1940 tras la obtención de la libertad provisional. Por ello le fue dictaminada la Baja Definitiva en MZA, a la que pudo finalmente reingresar con sanción en el mes de julio de 1942, tras certificarse su libertad definitiva como resultado de un proceso sumarísimo, reemprendiendo finalmente su actividad profesional en la estación de Madrid-Atocha⁵⁹⁷.

En una situación muy parecida se encontraría PLB, Jefe de Estación de Alcázar de San Juan, quien desde el mes de marzo de 1933 hasta el mes de mayo de 1934 estuvo afiliado al Partido Republicano Radical Socialista en la agrupación de Calasparra (Murcia). Tras su traslado como Jefe de Estación a la población manchega de Alcázar de San Juan, desde el mes de marzo de 1936 hasta la ocupación de la ciudad por las “tropas nacionales” a finales de marzo de 1939, estuvo afiliado a Izquierda Republicana y al Sindicato Nacional Ferroviario. Fue acusado en el pliego de cargos de haber ocupado la presidencia de Izquierda Republicana en Alcázar de San Juan, de ser miembro del Frente Popular, de insultar al “Ejército Nacional y a sus generales”, de participar en la huelga de 1934 y de ser responsable de la detención de unas 30 personas que fueron destinadas a realizar trabajos en el campo⁵⁹⁸.

⁵⁹⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. CMGP, Jefa de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS nº 2.810.

⁵⁹⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JASV, Agente de Reclamaciones del Servicio de Reclamaciones de MZA, con residencia en Alcázar de San Juan (Ciudad Real). Expediente nº 22.381 - RS nº 3.903.

⁵⁹⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. PLB, Jefe de Estación de MZA, con residencia en Alcázar de San Juan (Ciudad Real). Expediente nº 22.554 - RS nº 4.722.

En su contestación al pliego de cargos, PLB reconocería su filiación política y sindical, matizando que en 1938 fue obligado a aceptar el cargo de Presidente de Izquierda Republicana “por la presión que le hicieron personas de derechas afiliadas al mismo”. Precisaba que “si algún delito cometió fue el tener un ideal, quizá equivocado (los hechos así lo demuestran –sic–), pero que de esto a ser un malvado o un perverso existe un abismo inconcebible”. Reconoció también que fue miembro del Comité de Servicio y que no así del Frente Popular. Negaba que, por su intervención, fueran destinadas algunas personas a la realización de trabajos en el campo y que hubiese insultado al “Ejército Nacional y a sus generales”. Presentaba documentos firmados por seis personas de solvencia en el que se acreditaba su buena conducta y se reconocía que favoreció a personas de derechas, condenando “desmanes cometidos por los marxistas”. Tras la terminación de la guerra fue detenido y puesto en libertad condicional el 27 de septiembre de 1941, habiendo sido juzgado por un Consejo de Guerra que le condenó a una pena de 12 años y un día, conmutada posteriormente por una de seis años de prisión menor. El tribunal militar consideró hechos probados que “antes del Glorioso Movimiento Nacional perteneció a Izquierda Republicana y al Sindicato Nacional Ferroviario, que durante 1937 y 1938 ostentó la presidencia de Izquierda Republicana en Alcázar de San Juan, que exaltó la causa roja, y que fue accidentalmente miembro del Comité de Control del Servicio de Ferrocarriles”. Le acusaron de haber intervenido en las detenciones de personas adictas a la Causa Nacional que fueron destinadas a la realización de faenas agrícolas, aunque en el juicio se demostró que esa orden la tomó el jefe militar de la plaza. Una vez puesto en libertad condicional solicitó su reingreso en MZA, escribiendo para ello una carta en la que contaba su situación personal e indicando que “con propósitos nobles y honrados servirá del mejor modo a la Causa Nacional, al mismo tiempo que encontraría medios para reorganizar su hogar compuesto de esposa y tres hijos”. Finalmente, en febrero de 1942, se le facilitó trabajo de forma provisional en MZA⁵⁹⁹.

Como ya hemos expresado al considerar el valor documental que tienen los expedientes de depuración, dentro de la información contenida en los mismos podemos localizar testimonios de gran valor para conocer, de primera mano, retazos de la historia del movimiento sindical en el ferrocarril español. Entendemos que con estas declaraciones se pretendía en algunos casos retrotraer los antecedentes políticos y sindicales más allá del período puramente republicano y enlazar con la reivindicación sindical que había sido consustancial a la gestión de la cuestión obrera desarrollada por las compañías ferroviarias en décadas anteriores. Así lo encontramos en el caso de FPB, Oficial de 1ª en el Servicio de Intervención y estadística de Oeste. FPB, en su pliego de descargo y ante las acusaciones de ser militante socialista y afiliado al Sindicato Nacional Ferroviario, relataría su trayectoria dentro de esta última organización, así como las responsabilidades que tuvo durante su período de afiliación. Destacó el hecho de que su afiliación fue temprana, en 1912, cuando, según expresaba, “no estaba bien visto estar afiliado por parte de las empresas, ya que se estaba expuesto a perder el destino en cualquier momento”. Eran momentos de fuerte reivindicación con el fin de alcanzar mejoras en las condiciones laborales y de vida de los empleados. Comentaba que “no tuvo en ningún momento ningún apercibimiento por parte de la empresa” y que su relación “con los diferentes gobiernos de la Monarquía, de la Dictadura y de la propia República fueron siempre muy buenos”. Indicaba además que tuvo “la posibilidad de tratar con diferentes personalidades de diferentes empresas” y que “la relación con ellos

⁵⁹⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. PLB, Jefe de Estación de MZA, con residencia en Alcázar de San Juan (Ciudad Real). Expediente nº 22.554 - RS nº 4.722.

fue siempre muy buena”. En su alegato de defensa mencionaba a toda una serie de altos directivos a los que conoció y trató en el Consejo Superior de Ferrocarriles, del que fue vocal en representación del sindicato, así como del Tribunal Central del Trabajo Ferroviario. El mismo argumento fue empleado para tratar sobre su pertenencia a la Comisión Distribuidora de la Tasa del 3% por el aumento de tarifas. De todos estos organismos FPB hizo el comentario preciso sobre las funciones que desempeñó en cada uno de ellos, así como de los objetivos generales de los mismos. También participó en la Junta Directiva de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, participando activamente en la organización de su Cooperativa de Consumo. Todo este alegato iba dirigido a contrarrestar la acusación de haber tenido una acusada y decidida actuación en favor de la causa marxista, lo que parecía que recaía sobre él como delito o estigma. Afirmaba que con él colaboraron personalidades con una ideología marcadamente derechista. Terminaba su exposición indicando que “representó a trabajadores de muy diferente ideología y que una cosa era la acción individual, fruto del mandato y otra la que le dictaba a uno su conciencia”. En cuanto a la acusación de propagandista y de haber actuado en actos públicos a favor del Frente Popular, expresaba que “su participación sólo perseguía el bien común de los afiliados y de engrandecer a la organización”, que “veló siempre por los intereses de los trabajadores y de las propias empresas”. Por su labor afirmaba que “se consiguieron frenar determinadas convocatorias de huelgas”, llegando a estar acusado públicamente de “estar vendido a las empresas”⁶⁰⁰.

El comentario que realizó la Junta Depuradora al pliego de descargo es absolutamente esclarecedor del intento de juzgar toda actuación desarrollada por el empleado en organizaciones políticas y sindicales, independientemente del período en el que se desarrollaran las mismas. Indicaba la Junta Depuradora que “la notoria identificación del trabajador con el marxismo fue más que evidente antes y después del Glorioso Movimiento Nacional”. Continuaba el instructor del expediente apuntando que “de hecho, si no (los hubiera tenido) no hubiera ocupado esos puestos de representación en diversos organismos”. Resulta interesante transcribir los párrafos finales del documento de la Junta Depuradora: “...por más que en tono jeremíaco quieran decir que se limitaron a querer mejorar la condición del oprimido, no eran más ni fueron, que los elaboradores del crimen organizado, en que consistieron los movimientos revolucionarios del año 1917, del año 1934 y posteriormente de las matanzas y asesinatos durante el nefasto período rojo, que no brotó espontáneamente en 18 de julio de 1936, si no que venía generándose en las propagandas anteriores”. Con esta sentencia tan demoledora, sumada a su trayectoria sindical y política, a los limitados conocimientos ferroviarios que le achacaban, a su labor como propagandista del marxismo, al tenerle calificado como marxista peligroso y a su edad (61 años) por la que entendían que “era muy difícil que se produjera un arrepentimiento sincero”, fue dado de Baja definitiva, no sirviéndole para nada la revisión que se realizó a su expediente⁶⁰¹.

Dentro de los expedientes encontramos casos de trabajadores que tras la terminación de la Guerra se verían inmersos en su segunda depuración laboral. La primera sería la sufrida a raíz de su participación en huelga de 1934. Así se recoge en el expediente de AMS, maquinista de MZA, en donde se cuentan algunos detalles del período en el que estuvo separado del servicio tras los sucesos de octubre de 1934.

⁶⁰⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FPB, Oficial de 1ª del Servicio de Intervención y Estadística de Oeste, con residencia en Madrid. Expediente S nº 5.

⁶⁰¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FPB, Oficial de 1ª del Servicio de Intervención y Estadística de Oeste, con residencia en Madrid. Expediente S nº 5.

AMS, maquinista del depósito de Madrid-Atocha participaría entre los días 5 y 13 de octubre de 1934 en la huelga ferroviaria, siendo detenido posteriormente e ingresado en la cárcel Modelo de Madrid, desde la cual solicitó su reingreso a la compañía. Según expresa en su expediente de depuración, su intervención en la huelga de 1934 “se limitó a un acto de solidaridad con sus compañeros”. Comentaba que “un informe tendencioso le calificaba como dirigente, cuando su ideología anarquista le apartaba de los objetivos que la UGT se había planteado”. Su reincorporación al servicio se produjo el 29 de enero de 1935 por la falta de personal de máquinas, siendo trasladado primeramente al depósito de Córdoba y de ahí al de Arcos de Jalón (Soria) el 27 de marzo de 1935⁶⁰². Afiliado, como ya se ha indicado, a la CNT “por su convicción antimarxista”, participó activamente, desde el 22 de julio de 1936, dentro del Comité de Servicio de Máquinas del Departamento de Madrid y desde el mes de junio de 1937 sustituyó al Delegado Navasa en representación de su sindicato y de la Red de Oeste en el Consejo Nacional de Ferrocarriles, en donde ocupó el cargo de Delegado en la Sección Sindical y Jurídica del mismo. Su participación dentro de dicho Consejo le permitió conocer de cerca la actividad sancionadora que llevaron a cabo los Comités contra los ferroviarios no adheridos al Gobierno de la República. En su pliego de descargo reconocería su intervención en la formulación de las sanciones que se aplicaron, admitiendo que en los primeros momentos de actividad de los Comités “se pedía sanción para todo aquel que se consideraba enemigo de sus aspiraciones”, cuestión que los propios Comités de Explotación reglamentaron posteriormente con el fin de acabar con este tipo de situaciones⁶⁰³. Indicó también que muchas de esas sanciones quedarían sin aplicar “por la falta de un procedimiento administrativo claro” y por el hecho de que “muchas de ellas venían motivadas por un hecho pasional”. En el mismo documento de descargo precisaba que, ya como delegado en la Sección Social y Jurídica del Consejo Nacional de Ferrocarriles, “procuró destruir muchas de ellas”. En cambio, un informe proveniente de su propio Servicio indicaba que “era un ferviente defensor de la Causa roja, siendo un dirigente caracterizado”. El Jefe de Depósito decía de él en un escrito del 4 de febrero de 1942, que era el “manda más” y que era el que sancionaba y firmaba los castigos. Y que persiguió constantemente a personas de derechas. Según este jefe de Depósito “el Comité era él”. Decía además que “era el más culto”⁶⁰⁴.

AMS fue detenido nada más finalizar la Guerra y juzgado por un Tribunal Militar, que le condenó el 8 de julio de 1939 a una pena de tres años, reducida posteriormente por la de un año de prisión menor. Esta sentencia, que le ponía ya fuera de la empresa, no le impidió continuar con su defensa ante los instructores de su procedimiento. De este modo, con fecha 12 de abril de 1940 presentaría ante la empresa un nuevo escrito de descargo en el que venía a argumentar su actividad dentro del Comité de Explotación y de otros organismos para los que fue designado. Indicaba que en su cometido “procedió siempre con altura de miras, movido por sus sentimientos y puntos de vista sociales”. No se reconocía como hombre de acción. Puntualizaba que “su convicción antimarxista le hizo afiliarse a la CNT”, realizando en su escrito una defensa de la función desempeñada por el Sindicato, que se podría calificar como muy neutra y medida. Dice así: “El sindicato era el punto de concentración de los trabajadores que, al margen de toda política y en inteligencia directa con la clase patronal, podía exigir de

⁶⁰² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AMS, Maquinista del Servicio de Material y Tracción de MZA, con residencia en Madrid. Expediente S nº 60.

⁶⁰³ Comité de Explotación de Ferrocarriles. Circular nº 22 de 7 de enero de 1937.

⁶⁰⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AMS, Maquinista del Servicio de Material y Tracción de MZA, con residencia en Madrid. Expediente S nº 60.

ésta lo que en justicia debiera conceder, dadas sus posibilidades, rendimiento y beneficio de la industria”. Basándose en estas convicciones, consideradas, según él, como reformistas en los medios confederales, decidió no pasar a la acción cuando se produjo el “Levantamiento Nacionalista contra el Poder Marxista de la República”. Manifestaba que tuvo que aceptar los cargos que se le encomendaron, pero frenó “todo cuanto pudo el desbordamiento pasional e inconsciente del personal. No obstante, hubo que imponer las sanciones que se acordaron y que se dulcificaron en lo posible hasta el extremo”. Comentaba también que muchas de estas sanciones no entraron en vigor “por haber descendido en el personal el espíritu intransigente de los primeros momentos”. Expresaba también que el Comité de Servicio de Máquinas, “no se distinguió por su rigor con los calificados como enemigos”. Menciona el caso de una actuación suya para salvar a dos compañeros que habían sido detenidos por la Checa del Puente de Vallecas y otros casos más de ingenieros, jefes y empleados de la Compañía del Norte a los que ayudó para su liberación. También refería el caso de dos sobrinos suyos a los que protegió, a uno manteniéndole oculto en la Embajada de Guatemala y a su sobrina, perteneciente al Socorro Azul, a la que afilió a la CNT para que pasara desapercibida. Reiterando su convicción antimarxista termina la carta indicando su disposición a “sufrir todas cuantas pruebas se me exijan en bien de mi patria...” “bajo las normas existentes de la Nueva España que estoy empezando a conocer”. Este sumiso alegato no le serviría para evitar que le impusieran la sanción de Baja Definitiva en MZA, ratificada por el Ministerio de Obras Públicas con fecha 03/07/1941⁶⁰⁵.

La experiencia vital que hemos entresacado de algunos de los expedientes personales consultados contrasta con otras trayectorias menos complejas, la que se desarrollaba en pequeños enclaves ferroviarios, como el de Doña María en la provincia de Almería. Así se constata, por ejemplo, en la información que se facilita a través del expediente de JFD, Mozo de Tren del Servicio de Explotación de Andaluces con residencia en dicha estación. JFD, que finalmente fue readmitido a la compañía sin sanción, se encontraba afiliado a la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (CNT) y durante toda la Guerra desempeñó las funciones propias de su profesión, así como la vigilancia de la estación, vías y puentes, pero ninguna de “naturaleza guerrera”⁶⁰⁶.

La búsqueda de posibles relaciones entre los trabajadores ferroviarios con las logias masónicas será otro de los aspectos considerados dentro de las declaraciones juradas. El hecho de aparecer como pregunta independiente del resto de las que se formulaban dentro del cuestionario nos da una idea del máximo interés que tenía la empresa y el régimen en conocer detalles sobre este asunto en particular. Pero el secretismo que giraba en torno a estas logias dificultará la identificación de las personas vinculadas a las mismas. Así lo hemos podido constatar a través de las declaraciones juradas consultadas. Las respuestas a esta pregunta tan directa dentro del cuestionario irán desde las que expresaban el desconocimiento más absoluto hacia lo que era la Masonería⁶⁰⁷, pasando por una negación corta y escueta de su pertenencia a la misma⁶⁰⁸, hasta desembocar en una negación tajante y argumentada hacia cualquier posible

⁶⁰⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AMS, Maquinista del Servicio de Material y Tracción de MZA, con residencia en Madrid. Expediente S nº 60.

⁶⁰⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JFD, Mozo de Tren del Servicio de Explotación de Andaluces, con residencia en Doña María (Almería). Expediente R nº 572.

⁶⁰⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FRB, Fogonero de 2ª del Servicio de Material y Tracción en MZA, con residencia en Mérida (Badajoz). Expedientes nº 2.594 (OM 24 de julio de 1950) y nº 21.699 – S nº 638.

⁶⁰⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EBG, Jefe de Depósito de Máquinas en la Compañía del Norte, con residencia en León. Expediente nº 2 - JS nº 8.

vinculación con dicha organización. Manifestaciones de este último tipo fueron las expresadas por la enfermera del Servicio Sanitario de Norte, CGS, quien indicaba que “siempre había considerado a esa organización judaico marxista, un peligro para la humanidad y muy contraria a mis sentimientos sobre la Patria, el hogar y la religión”⁶⁰⁹. O la respondida por el Subjefe de Oficina del Servicio de Material y Tracción de la misma compañía, TMFMV y posteriormente colaborador de Boix en los juzgados depuradores de Norte, quien ante la pregunta de si había pertenecido a la Masonería respondería: “Jamás, jamás, jamás. Antes la muerte”⁶¹⁰. También hemos registrado repuestas menos pasionales, como la realizada por el maquinista de MZA y afiliado a la CNT, AMS, quien, además de declarar que no pertenecía a la Masonería, expondría que “no había encontrado, bajo mi punto de vista, razón de su existencia en beneficio de la humanidad”⁶¹¹.

9.3.3. La actuación profesional

Dejando atrás el panorama político y social expuesto, nos dedicaremos ahora a analizar cómo la Guerra vino a modificar en muchos casos la actividad y las funciones desempeñadas por los ferroviarios. En algunos casos influenciados claramente por la trayectoria política y sindical del trabajador y en otras por la experiencia profesional del mismo. En el epígrafe anterior ya hemos presentado algunos ejemplos, muy vinculados a la actividad política y sindical del ferroviario, nos detendremos ahora a presentar otros ejemplos que nos ayudarán a tener una visión más completa de las necesidades que tuvieron los comités de explotación de solicitar la colaboración de trabajadores experimentados para que se hicieran cargo de funciones estratégicas para el funcionamiento del servicio ferroviario.

La experiencia laboral del Jefe del Depósito de Máquinas de León, EBG, sería un factor a considerar por la 3ª División del Comité de Explotación de Madrid, quien nada más estallar el conflicto y al conocer que EBG se encontraba en Madrid, en situación de baja por enfermedad, requirió de sus servicios profesionales. Tras esta petición, EBG, en cuanto recibió el alta médica, se incorporaría a prestar servicios como responsable de la Tracción ferroviaria en Madrid durante la Guerra, puesto que ocupó hasta la concesión de su jubilación⁶¹². Esta actuación sería tenida muy en cuenta por el Juzgado Depurador de Norte, el cual acusaría a EBG, no sólo de “colaborar profesionalmente con los rojos al haber sido nombrado y haber ejercido como técnico responsable de Tracción en Madrid de modo voluntario” sino también de “profesar ideas izquierdistas desde antes del Glorioso Movimiento Nacional, de mantener en León estrechas relaciones con elementos revolucionarios y de pertenecer al Partido Radical Socialista en León con el número 11 de afiliado”. Le recriminaban también el no haber alegado imposibilidad para prestar sus servicios aduciendo razones de enfermedad y solicitar la jubilación, cuestión que le fue concedida, no obstante, en el mes de abril de 1938. Incluso un anónimo remitido con fecha 24 de agosto de 1939 indicaba que durante “su

⁶⁰⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. CGS, Enfermera del Servicio Sanitario de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 37 - S nº 2.515.

⁶¹⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. TMFMV, Subjefe de Oficina en la Secretaría de Tracción de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 36 – R nº 433.

⁶¹¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AMS, Maquinista del Servicio de Material y Tracción de MZA, con residencia en Madrid. Expediente S nº 60.

⁶¹² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EBG, Jefe de Depósito de Máquinas en la Compañía del Norte, con residencia en León. Expediente nº 2 - JS nº 8.

período de mando fue un tanto adulator del Comité, al que no entorpeció, como le obligaba su cargo y situación”, calificándolo como “acomodaticio”⁶¹³.

En el descargo que presentó EBG con fecha 11 de diciembre de 1939 indicaría que sus ideas habían sido siempre “de orden, de seriedad, de justicia, encajadas por tanto en el programa de derechas”. Comentaba también que “su trayectoria profesional en la compañía abonaban y demostraban su comportamiento”. En cuanto a su tiempo de estancia en León venía a comentar que se relacionó, “por razones elementales de convivencia, con gentes muy variadas, siendo de su preferencia un corto número de amigos (el médico de la compañía y el Jefe de Maquinistas), todos personas de orden”. Comentaba que “como Jefe intentó ser ecuánime, no tolerante, distinguiendo siempre a los agentes honrados, trabajadores y formales”. Ratificó su vinculación con el Partido Radical Socialista al que se afilió en León, permaneciendo como militante hasta el mes de febrero de 1936. Indicaba también que se limitó a cotizar, no asistiendo a ninguna reunión. Precisaba que el motivo para su afiliación “no fue otro que el apoyar las gestiones para que le concedieran un estanco a su sobrina, a la que tenía recogida a su cargo con un hijo de la misma”. Decía que, “por su condición de soltero, había auxiliado siempre a muchos familiares”. En cuanto a la acusación de colaboración profesional con el Comité de Explotación, recordó en su descargo que “el Movimiento Nacional le sorprendió en Madrid mientras se encontraba de licencia por enfermedad y que no pudiendo regresar a su residencia, el Comité le obligó a bajar al depósito”. Subrayaba que “su actuación fue absolutamente pasiva”, permaneciendo en el depósito entre 8 y diez días y pasando después a las oficinas centrales “en la que tampoco hizo otra cosa que firmar la hoja de presencia, alternando bajas y altas por enfermedad hasta que, en abril de 1938, solicitó su jubilación”, siéndole concedida⁶¹⁴.

En apoyo de EBG, el subjefe del Depósito de León, quien comentaba que trabajó a sus órdenes desde el año 1932 y hasta el comienzo del “Glorioso Movimiento Nacional” indicó que “dicho señor no abrigaba pensamientos de izquierda, ni siquiera simpatizante con los idealismos sociales que imperaban en la clase obrera, antes al contrario, observó rechazo a tales ideas y nunca admitió reclamaciones tendenciosas de los representantes de los gremios y prohibió terminantemente que se pusieran avisos y pasquines de carácter social”. Respaldaba la teoría de la afiliación de EBG a Izquierda Republicana, con la finalidad de conseguir un estanco para su sobrina⁶¹⁵.

Con fecha 21 de diciembre de 1939 se elevaría la propuesta para su readmisión con sanción. Se le culpaba de “ideas izquierdistas arraigadas antes del Glorioso Movimiento Nacional militando por ello en el Partido Radical Socialista de León, relacionándose con destacados elementos del Frente Popular” como Félix Gordón Ordás⁶¹⁶. Se le achacó también que “gozó de la confianza del Comité de Madrid, siendo

⁶¹³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EBG, Jefe de Depósito de Máquinas en la Compañía del Norte, con residencia en León. Expediente nº 2 – JS nº 8.

⁶¹⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EBG, Jefe de Depósito de Máquinas en la Compañía del Norte, con residencia en León. Expediente nº 2 - JS nº 8.

⁶¹⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EBG, Jefe de Depósito de Máquinas en la Compañía del Norte, con residencia en León. Expediente nº 2 - JS nº 8.

⁶¹⁶ Félix Gordón Ordás, nacido en León, fue diputado a Cortes en el período 1931-1933 por el Partido Radical Socialista, Ministro de Industria y Comercio entre octubre y diciembre de 1933 bajo la presidencia de Martínez Barrio. Elegido como diputado en febrero de 1936 en las listas del Frente Popular, fue nombrado embajador en México donde participó activamente en las gestiones diplomáticas realizadas ante el gobierno de Lázaro Cárdenas para la acogida de refugiados políticos españoles. Exiliado en México, llegó a ocupar el puesto de Presidente del Gobierno de la República en el exilio entre 1951 y 1960. Falleció en México en 1973 a los 88 años de edad. En ETXANIZ MAKAZAGA, José Manuel (2003). *Félix Gordón Ordás y sus circunstancias*. León, Fundación Vela Zanetti.

nombrado Responsable Técnico de Tracción, habiendo podido eludir tal responsabilidad por razones de salud y obtener la jubilación desde los primeros meses de la Revolución”. Por todo ello se le proponía la jubilación como sanción, comunicada con fecha 6 de marzo de 1940. Con fecha 16 de junio de 1939 la compañía puso en conocimiento del Juzgado Militar de Ferrocarriles el caso de EBG, al que le achacaban su militancia política y los hechos anteriormente mencionados, así como que, según Falange Española, “de haberse mantenido en León no hubiera corrido con mucha suerte por su afiliación republicana y por la ideología marxista de sus familiares”. Le achacaban también que en su declaración jurada citaba a compañeros que fueron severamente castigados por las autoridades nacionales. El informe de Falange de León indicaba su afiliación republicana, y resaltaba como aspecto negativo en hecho de que “después de haberse dado de baja en el Partido Radical Socialista no se llegara a afiliarse a ninguna agrupación patriótica y no sintiese ninguna admiración por el Movimiento”. Con estos planteamientos, EBG ponía fin en 1939 y a los 64 años de edad, a una trayectoria profesional iniciada en 1891 tras su ingreso en Norte⁶¹⁷.

Funciones de responsabilidad le fueron también encomendadas al Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, ABB, a quien el 14 de septiembre de 1938 el Comité de Explotación del Ferrocarril Madrid-Aragón le propondría hacerse cargo de la Secretaría, Personal y Asuntos Generales de las 1ª, 2ª y 3ª secciones de dicho Ferrocarril, sin perjuicio de continuar su trabajo de taquígrafo cerca de la Jefatura de Explotación de esa misma línea ferroviaria. Su competencia como taquígrafo no sólo era demostrada a diario en su trabajo cotidiano, sino también en el Centro “Fomento de las Artes”, situado en la calle San Lorenzo, en el madrileño barrio de Lavapiés, en donde ejercía las labores de profesor de dicha disciplina. La actividad docente fue la única que mantendría aparte de la propiamente ferroviaria. Antes del inicio de la Guerra ABB había llegado a ejercer como representante de la Casa Marqués de Mérito, cuyo administrador general le encargó alguna vez misiones especiales como la de concurrir a una junta de labradores de Cataluña durante el gobierno de Gil Robles. Además, otro cerealista de Barcelona, Bartolomé Trías, le nombró Gerente de los asuntos de los trigos en Madrid. Iniciado el conflicto se deshizo de la documentación de ambas casas “por temor a que los rojos la descubrieran”. Además de la pluriactividad desempeñada por ABB, durante el período de guerra, también dedicó su tiempo a la realización de sus estudios de Bachillerato en el Instituto Lope de Vega, para lo cual obtendría una beca de estudios durante el curso 1937-1938. Con la excepción de las actividades de representación, el resto serían consideradas como hechos sancionables por parte del juzgado de Norte que se hizo cargo de su expediente depurador. A la colaboración con el Comité de Explotación del Ferrocarril Madrid-Aragón, se le achacaría también el haber obtenido una beca de estudios por motivos ideológicos, el trabajar como profesor de taquigrafía en el Centro Radical Socialista de la calle San Lorenzo (así se refería a la academia “Fomento de las Artes” el instructor del procedimiento), ejercer de secretario del “dirigente marxista” Serrano Batanero y “ser propagandista de las victorias de los rojos, como la toma de Jaca”⁶¹⁸.

ABB rechazaría en su descargo todas las acusaciones emitidas en su pliego por el instructor. En cuanto a la obtención de la beca precisaba que la misma fue obtenida al acogerse a una disposición de carácter general aparecida en la Gaceta de la República.

⁶¹⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EBG, Jefe de Depósito de Máquinas en la Compañía del Norte, con residencia en León. Expediente nº 2 - JS nº 8.

⁶¹⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS nº 280.

Declaraba que era falso que hubiese actuado como Secretario de Serrano Batanero⁶¹⁹, a quien sí conoció con motivo de su ingreso en la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, en donde desde el mismo 18 de julio de 1936 ABB fue elegido para el puesto de Secretario Segundo de Actas de dicha Sociedad, siendo al mismo tiempo miembro del Consejo de Enseñanza⁶²⁰.

ABB negaría también el haber sido profesor de ningún centro político alguno y sí de “Fomento de las Artes”. Comentaba que esta última institución estuvo ligada a Prensa Española y que las actividades prácticas que ponía en su clase hacían alusión a temas de religión y moral, no a temas políticos. Sobre este último asunto los testimonios solicitados a personas que le conocieron arrojaron diferentes informaciones. Así un primo del expedientado, MBG, Empleado Principal del Servicio Comercial de Norte, Delegado del Socorro Blanco en dicho servicio y Jefe de Falange de la 47 Bandera, a quien ABB prestó refugio en su domicilio, indicaba que durante el tiempo que estuvo acogido en el hogar de ABB pudo comprobar que su primo impartía clases particulares por las tardes y por las mañanas acudía al Ferrocarril de Aragón en donde prestaba sus servicios. Por su parte JAS, empleado en la Secretaría del Patronato de Reducción de Penas y afiliado a la FET de las JONS declaraba que, desde 1932 a 1934, fue alumno de ABB en el “Fomento de las Artes”, en donde éste impartía Taquigrafía, y que “nunca hizo ninguna clase de política en las clases y que los ejercicios que exigía a los alumnos versaban siempre sobre temas de religión y moral, lo que le brindó a mantener la amistad y a conservarla mutuamente”. En cambio, la declaración realizada por AHP, quien en 1934 había prestado servicios como agente de Investigación y Vigilancia en la Comisaría de Distrito del Hospicio, venía a indicar que conocía a ABB y que éste “era persona de izquierdas y que ocupó el cargo de profesor de taquigrafía en el Centro Radical Socialista “Fomento de las Artes”, clausurado por encontrar en el mismo armas cortas tras los sucesos de octubre de 1934”⁶²¹.

Como hemos comprobado en otros expedientes ya referidos, los comentarios y exclamaciones proferidas durante la guerra contra las fuerzas militares sublevadas o sobre la evolución del teatro bélico de operaciones eran frecuentemente utilizadas por el instructor del expediente, comprometiendo así la resolución favorable de su caso particular. En el caso de ABB encontramos cómo una supuesta conversación con su madre fue incorporada a su pliego de cargos. La acusación de “ser propagandista de las victorias de los rojos”, como sucedió tras la toma de Jaca por las fuerzas gubernamentales, se basaba en una supuesta conversación telefónica mantenida con su madre a quien llamó para contárselo, tras vociferar previamente la noticia por los pasillos de la oficina. Sobre esta acusación ABB indicó que no era cierto lo que contaban, que “por esas fechas tenía otras preocupaciones, como la de una tía monja que se encontraba perseguida, así como a un tío materno al que habían metido en la cárcel”⁶²².

A este alegato de cargos al que habría que sumar la consideración que tenía de él el propio jefe del Servicio Comercial, el cual cuando escribió al director de la compañía informándole por ABB, le indicaba que “el agente se había destacado como elemento de izquierdas, más que por convicción al estar influenciado por el medio en el

⁶¹⁹ Sobre el perfil biográfico de José Serrano Batanero véase cita número 279.

⁶²⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS nº 280.

⁶²¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS nº 280.

⁶²² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS nº 280.

que ha vivido, ya que se trataba de una persona que carece de carácter y en todas sus actividades ha demostrado siempre ser un espíritu infantil”. Finalmente, y sin haber podido probar el instructor de expediente que llegara a ser secretario de Serrano Batanero, ABB fue sancionado con fecha 28 de junio de 1940 con el descenso de categoría a Empleado Principal fuera de clase; inhabilitación durante cinco años para desempeñar cargos de mando, jefatura o dirección; inhabilitación durante cinco años para poder formar parte de exámenes, oposiciones o cualquier otra prueba para ascender o cambiar de situación, destino o trabajo dentro de la empresa y traslado forzoso de servicio durante cinco años. Estas sanciones llevaban implícitas la pérdida de derechos pasivos desde el 18 de julio de 1936 hasta la reanudación del servicio efectiva del servicio, que se produjo el 20 de junio de 1940⁶²³.

Pero en otros casos, la experiencia profesional de algunos trabajadores será tenida muy en cuenta por los juzgados depuradores. No les interesaba prescindir del personal más cualificado, sobre todo en un momento en el que se estaba comenzando a producir una verdadera transformación en el escenario ferroviario español. La constitución de RENFE en 1941 y la reversión anticipada de las antiguas compañías conllevarían una importante reorganización productiva, en donde, de forma paulatina, tendrían que ir convergiendo los diferentes sistemas productivos que imperaban en cada una de las redes⁶²⁴. De gran importancia para el futuro sería, por ejemplo, el sistema tarifario y ese será el motivo por el que se retendrá en el servicio activo a EAM, Inspector Principal de Norte, con residencia en Madrid. Al inicio de la sublevación EAM se encontraba veraneando en Santander y consiguió regresar a Madrid ingresando por la frontera de Port Bou. Miembro de la Escala Honoraria de Ferrocarriles hasta su supresión, contaba con la graduación de Capitán. También pertenecía a Izquierda Republicana a la que “se afilió, más que por el espíritu republicano por colaborar con el nuevo sistema político que comenzaba a nacer”. En su declaración jurada reconocería que mantuvo su afiliación “para evitar represalias y ayudar a los que se encontraban perseguidos por su adhesión al Movimiento Nacional”. La empresa le tenía considerado profesionalmente como uno de los elementos más valiosos del Servicio Comercial, pues “reunía una gran competencia, era inteligente y trabajador y siempre estuvo dedicado con el mayor entusiasmo a los intereses de la Compañía”. El Jefe del Servicio Comercial resaltó en su informe que se trataba de un “experto en el estudio de la tarificación de viajeros y de algunos servicios auxiliares del ferrocarril” y consideraba que, “aunque se había manifestado como un entusiasta izquierdista durante el Glorioso Movimiento Nacional, su concurso sería muy provechoso para la difícil época que se avecinaba de competencia con la carretera”. Valoraban de EAM el hecho de haber obtenido el Premio Félix Boix en 1934 por un extenso trabajo sobre medidas para una renovación que estimó beneficiosa para la Compañía del Norte en determinados servicios y por haberse encargado del traslado de documentación del Servicio Comercial desde la estación del Norte hasta el edificio del Banco de Bilbao, en donde tuvo la Compañía del Norte sus oficinas centrales. Pero a pesar de esta admiración se le achacaba el hecho de haber dado muestras constantes de desafección a la causa nacional, de inducir represalias hacia los de ideología contraria y de haber pertenecido al Secretariado de Transportes de Izquierda Republicana, colaborando en su ponencia de Transportes e incluso realizando un estudio de tarificación de carácter especial para el Comité de Explotación. Teniendo en cuenta todos esos antecedentes no propusieron para él la separación definitiva o la

⁶²³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. ABB, Jefe de Sección del Servicio Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 20 - RS nº 280.

⁶²⁴ MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995), *op. cit.*

jubilación forzosa. Consideraron que por su utilidad profesional podía seguir reportando beneficios a la compañía, ya que, de haber propuesto la separación o jubilación forzosa no hubiera sido “para el mismo de tanta eficacia y castigo como el que se propone”. El Consejo Directivo de la compañía aprobaría la propuesta de sanción el 29 de diciembre de 1939 y el 25 de enero de 1940 sería ratificada por el Ministerio de Obras Públicas. En su descargo el interesado manifestó que no había pertenecido en la redacción de la Ponencia de Transportes de Izquierda Republicana y que sí hizo lo posible por incorporarse a Madrid, pensando en su hijo y en su suegra y por carecer de recursos económicos en Cantabria. Presentó alegaciones para todos los cargos que se le imputaron, pero no consiguió revertir las sanciones impuestas. Así las cosas, el 1 de febrero de 1940 se reincorporó al trabajo con la categoría de Jefe de Sección en el mismo Servicio Comercial, pero con un descenso de tres categorías y sueldos respectivos, con suspensión del derecho a la jubilación voluntaria en un período de cinco años y con una inhabilitación temporal para ascensos en tres períodos de los establecidos para los mismos. Finalmente se jubilaría por edad a finales de abril de 1951 con la categoría de Subjefe de Servicio⁶²⁵.

9.3.4. Las acusaciones y los descargos

A través de los anteriores epígrafes hemos podido constatar cómo las filiaciones políticas y sindicales y las actividades de responsabilidad desempeñadas durante la República y, más concretamente, durante el período de guerra, constituyeron en muchos casos el argumento base para que el instructor del procedimiento depurador formulase la consiguiente batería de acusaciones, que se irían nutriendo de otros asuntos, en principio menores, hasta formular el tan temido, por los expedientados, pliego de cargos. Podemos indicar como característica general de esta faceta de la instrucción, que el responsable del expediente no solía dejar ningún asunto en el tintero. Conseguió hilvanar con maestría la batería de acusaciones y presentar al expedientado con el mayor número de cargos posibles, viéndose el afectado en la obligación de sortear el pliego de acusaciones con la consiguiente réplica de descargo.

Entre el amplio abanico de informes recibidos desde la propia empresa, Guardia Civil y Falange, encontramos casos en los que el motivo principal para la formulación de los cargos se fundamentaba en hechos producidos en los primeros días de la sublevación militar contra la República. Así encontramos el caso relativo al mozo temporero de MZA en la estación de Llerena, JAM, a quien le sería impuesta por el Comité de Gerencia de la Compañía el 21 de agosto de 1942 la sanción de Baja definitiva. En su propuesta argumentada se decía que JAM perteneció a las Juventudes Socialistas y al ejército rojo. Sin embargo, el servicio de Explotación de MZA le adscribía a las Juventudes Comunistas, “dedicando sus actividades a perseguir a personas de orden”. Indicaba también que el 18 de julio de 1936 se presentó al frente de un grupo de campesinos armados de palos, obligando al factor de la estación de Llerena a que abandonara su puesto de servicio, dada su ideología derechista, y al que denunció al Comité para su detención. La Guardia Civil informaba que participó también en todas las huelgas y que perteneció al PSOE, que “insultaba a las personas de derechas” y que “a sus padres les fue aplicado el Bando de Guerra”. Falange aducía que antes de iniciarse el “Glorioso Movimiento Nacional” militaba en el PSOE, en donde destacó, así como que “formó parte de las Milicias rojas, haciendo guardias con armas y persiguiendo a los de ideología derechista”. El Alcalde de Llerena informaba sobre su

⁶²⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. EAM, Inspector Comercial de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 2 - RS nº 82.

filiación comunista, calificándolo como de “mala conducta, propagandista y alentador de masas”. Otro de los cargos imputados tiene estrecha relación con su huída de Llerena tras la “liberación” de la población por las tropas nacionales y su posterior historial como miliciano, adscrito a la columna de Operaciones de Extremadura, a cargo del Teniente Coronel Ruiz Farrona, en donde prestó servicio en el tren blindado apodado “Los Cuervos”. JAM estuvo adscrito a la estación de Madrid-Atocha hasta el final de la guerra, siendo posteriormente detenido, procesado y condenado a tres años de prisión por el delito de auxilio a la rebelión. Fue a partir de su puesta en libertad condicional cuando inició los trámites para el reingreso ante MZA. En su descargo JAM reconocía que había pertenecido al PSOE y decía que “no recordaba el resto de cargos y, en el caso de ser verdad, fue obligado por el Comité”. Refería en su escrito de descargo que ya había cumplido la pena impuesta, que se encontraba sin trabajo debiendo de mantener a dos hermanos pequeños que habían quedado huérfanos tras el fusilamiento de sus padres. A la situación familiar añadía las “difíciles circunstancias de carestía de las viviendas actuales”. A pesar de haber recibido apoyos de varios vecinos de Llerena que expresaban que el expedientado no había participado en saqueos, el veredicto de baja definitiva en la empresa no se vio modificado. El 31 de agosto de 1942 le fue comunicada su baja definitiva por el Consejo de Administración como sanción por responsabilidades políticas⁶²⁶.

La imputación de hechos anteriores a la sublevación militar formará parte de los cargos recogidos por los instructores en algunos de los expedientes consultados. En el caso de la enfermera de Norte, CGS, se incluía entre las motivaciones para su posterior sanción de baja definitiva un hecho relacionado con las elecciones de febrero de 1936, cuando llevó un caramelo que dijo que “era uno de los envenenados y repartidos por Cuatro Caminos, llevándose a analizar a un laboratorio e incoándose el oportuno expediente”. A esta primera acusación le añadirían hechos ya relacionados con los primeros días de la sublevación. Se le acusaba de haber dado aviso al Comité del Depósito de Máquinas de que varios oficiales y falangistas del cuartel de la Montaña se llegaron a refugiar en el Sanatorio que la Compañía del Norte tenía en el Paseo del Rey, siendo detenidos y fusilados posteriormente en la Casa de Campo. También se le acusaba de formar parte del Comité del Servicio Sanitario, de “vivir en un ambiente extremadamente izquierdista”, ya que “sus hermanos eran dirigentes de la UGT”, “viéndosela con frecuencia en automóvil y siempre bien vestida” y “de haber relatado, con regocijo y todo lujo de detalles, cómo se llevó a efecto el despojo y el asalto al domicilio particular del Jefe del Servicio Sanitario de la Compañía”, así como de “acudir a la Casa de Campo a presenciar el fusilamiento de derechistas, lo que luego comentaba con gran alborozo”. En su descargo CGS respondería que “las conversaciones con sus hermanos fueron siempre en clave familiar” y que “nunca se jactó de las penalidades de otros, al contrario, protestó por las mismas”. Sobre sus viajes en automóvil precisó que “era de uno de los doctores de la compañía” y que “nunca fue a la Casa de Campo a presenciar fusilamientos”. Ninguno de estos argumentos le eximió de su separación definitiva del servicio en la compañía ferroviaria⁶²⁷.

Tanto las acusaciones como los alegatos de defensa vertidos por jefes y compañeros de trabajo tomarían cierta consistencia en los pliegos de cargos elaborados por los instructores. El expediente de la Jefa de Sección del Servicio de Intervención en

⁶²⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JAM, Mozo temporero del Servicio de Explotación de MZA, con residencia en Llerena (Badajoz). Expediente nº 23.684 - S nº 905.

⁶²⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. CGS, Enfermera del Servicio Sanitario de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 37 - S nº 2.515.

Norte, MAC, es un claro ejemplo de ello. MAC contaba con una dilatada trayectoria laboral al ingresar en el año 1909 en el Servicio de Intervención de la compañía ferroviaria. Con fecha 15 de abril de 1939 presentó su declaración jurada, contando por entonces con 51 años. En las respuestas al cuestionario indicaba que se mantuvo en su puesto, prestando sus servicios como Jefa de Sección sin haber obtenido ascensos durante el período. La única particularidad fue la del traslado de su sección a Valencia en diciembre de 1936. Declaraba su pertenencia al Sindicato Nacional Ferroviario de la UGT desde julio de 1936 y la realización de aportaciones al Socorro Rojo Internacional y a los Amigos de Rusia. Dentro de la misma declaración se sometía al fallo de sus superiores y compañeros, confiando en “la reconstrucción de su Patria y en el reencuentro de su ruta histórica”. Apelaba para ello “a su condición de ferviente católica y a sus treinta años de servicio en la compañía”. La empresa, a través de su informe, fechado el 19 de agosto de 1939, indicaba que, “a pesar de su condición de creyente, había prestado apoyo a organizaciones marxistas y, por tanto se deducía de ello el apoyo a dicha causa”. Compañeros y compañeras de la empleada manifestaban que “en sus características revelaba su carácter izquierdista y que se trataba de una antigua marxista y propagandista”. Se documenta en el expediente un escrito remitido al Juzgado número 2 de Norte por empleadas del Servicio de Intervención, mediante el que acusaban a la empleada MAC de tener “una ideología francamente izquierdista”. En cambio, el 13 de diciembre de 1939, el Jefe de Servicio de la Intervención informaba que “conocía a la empleada desde hacía muchos años y que tenía un concepto francamente favorable”. Consideraba que las acusaciones vertidas por otras empleadas “podían ser tendenciosas o poco fundadas”. Indicaba, además, que “era una ferviente católica, incluso durante la propia guerra”. En el mismo sentido se declaró el Jefe del Servicio de Reclamaciones, quien reconocía que “aunque pudo demostrar algunas simpatías por las llamadas vulgarmente ideas avanzadas, no se inclinó nunca a un determinado credo político. Su ferviente catolicismo le hacía incongruente a las ideas izquierdistas”. Con fecha 17 de noviembre de 1939 le fue remitido el pliego de cargos, basado en las manifestaciones recogidas en los distintos informes. En su escrito de descargo, remitido el 24 de noviembre de 1939, MAC indicaba que “no era posible que hubiera manifestado en conversaciones sus simpatías por el marxismo por ignorar lo que francamente era”. Además exponía que le “repugnaba toda idea anti espiritual, materialista y antiespañola”. Aclaró que “por temor se afilió al sindicato y al resto de organizaciones a las que perteneció”. Precisaba también que “no se manifestó enemiga del Glorioso Movimiento Nacional, al contrario, se sentía orgullosa de la victoria del Caudillo”. Tras el envío de su escrito de descargo, MAC indicaría por carta remitida el 20 de diciembre de 1939, que “antes del Glorioso Movimiento Nacional no podía negar su simpatía por el Frente Popular, ya que esperaba que mejorasen las condiciones de los trabajadores, pero que, una vez comenzado el alzamiento y conocidos los desmanes de los rojos, abominé de los que entonces estaban en el poder”. Este último alegato no pudo evitar que, con fecha 31 de enero de 1940, se aprobara la reanudación de su servicio en la compañía con la imposición de las siguientes sanciones: descenso de categoría de un grado sin rebaja de sueldo; traslado forzoso de servicio con inhabilitación durante cinco años para pedir otras residencias o destinos y pérdida de los derechos pasivos desde el 18 de julio de 1936 hasta la reanudación de los servicios en la compañía. Con fecha 6 de febrero de 1940 fue trasladada al Servicio de Material y Tracción, concretamente a la Oficina de Primas y Estadística con el cargo de empleada y con el sueldo de 4.400

pesetas anuales. Accedió a la jubilación en junio de 1955 con la categoría de Oficial de Oficina en el Servicio de Estadística⁶²⁸.

El caso del oficial electricista de MZA en Alcázar de San Juan, JMP, es otro ejemplo de la rigurosidad sancionadora de los instructores. JMP tenía 41 años cuando el 18 de mayo de 1939 solicitó su reingreso en MZA. Había nacido en Cox (Alicante) y residía en Alcázar de San Juan, habiendo ingresado en la empresa el 3 de febrero de 1928. Era Oficial Electricista adscrito al Servicio Eléctrico. En su declaración jurada indicaba que, a la altura del 18 de julio de 1936, desempeñaba la función de Encargado de la Sección del Servicio Eléctrico de la estación de Alcázar de San Juan con un jornal de 8,85 pesetas. Preciso que “no prestó adhesión al Movimiento Nacional por encontrarse en zona roja”. Afirmaba que “no hizo más que continuar prestando sus servicios, que no prestó adhesión al Gobierno Marxista”. Reconocía su pertenecía al Sindicato Nacional Ferroviario desde el año 1931 y desde junio de 1937 al Radio Comunista de Alcázar de San Juan. El informe de su servicio indicaba, además de corroborar su filiación política y sindical, que era “un buen agente, respetuoso y educado y que no había tenido ningún cargo sindical”. Informaba también que “durante la Guerra actuó sin extremismos, dando cobijo en su casa a un ingeniero de MZA, de derechas, que se encontraba destacado en Alcázar de San Juan en el momento del comienzo de la Guerra Civil”. La Falange de Alcázar de San Juan indicaba que contaba con “antecedentes izquierdistas”, que “había pertenecido a la CNT y al PCE, haciendo intensa propaganda” y que “en sus conversaciones injuriaba a la Causa Nacional y a sus invictos generales y que vio con desagrado el triunfo del ejército nacional”. La Guardia Civil y el Ayuntamiento de Alcázar de San Juan venían también a coincidir con el informe de Falange. Por su parte JMP reconocía su filiación al SNF, pero venía a negar el resto de cargos. Indicaba que “vio con desagrado la incautación de la empresa por elementos indignos y que esa crítica le acarreó amonestaciones por parte del Comité”. Que “el 13 de septiembre de 1936 le fue asesinado un hermano, Guardia Civil, con cinco hijos por los rojos (se trataba del suegro del poeta alicantino Miguel Hernández) y que por esas razones no podía tener la misma simpatía hacia ellos”. El mismo JMP reconoció que “no actuó de forma extremista, más bien todo lo contrario”, que se manifestó “respetuoso y que dio cobijo en su casa a un ingeniero de MZA”. Sería este ingeniero, quien ya en 1942 ocupaba el cargo de Subjefe del Servicio de Coordinación, quien remitió un escrito a la Comisión de Depuración de MZA dando testimonio del apoyo que les brindó JMP al ofrecerles su vivienda para él y su familia, ofrecimiento que aceptó yendo a dormir allí durante una temporada. El ingeniero reconocía que JMP profesaba ideas de izquierdas, pero que “no se distinguía por los ideales rojos”. Tampoco conocía que hubiese pertenecido a algún Comité o cargo directivo en sindicatos u otras organizaciones obreras. JMP presentaría su escrito de descargo el 19 de marzo de 1942, en el que volvería a mencionar que su hermano había sido asesinado por las “hordas rojas” y, apoyándose en ello, expresaría que “cómo podía prestar adhesión a los rojos si le habían asesinado a un hermano. Incluso se llegó a plantear su razón de ser como marxista y que “en esas circunstancias no pudo ver con desagrado el triunfo del Ejército Nacional”. A pesar de todos estos alegatos JMP sería sancionado, con fecha 5 de junio de 1942, con la sanción de postergación en el ascenso durante dos años y sin derecho de haberes durante el tiempo que hubiese estado sin trabajar⁶²⁹.

⁶²⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. MAC, Jefa de Sección del Servicio de Intervención de la Cobranza de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 2 - RS nº 81.

⁶²⁹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JMP, Oficial del Servicio Eléctrico de MZA, con residencia en Alcázar de San Juan (Ciudad Real). Expediente nº 23.589 - RS nº 4.744.

En otros casos parece que el envío de avales y la decisión del expedientado de incorporarse a Falange podrían estar detrás de una solución favorable o menos mala que la que se preveía en un principio. Así lo encontramos en el caso del maquinista de Andaluces, JVS, con residencia en Guadix (Granada). JVS tenía 36 años cuando el 19 de mayo de 1939 solicitó formalmente su readmisión en la compañía a la que había ingresado en 1919 con 16 años. El 1 de octubre de 1925 superó el examen de aptitud a fogonero de 3ª y ascendió a fogonero de 2ª clase el 1 de noviembre de 1933. A los pocos meses de declarada la Segunda República se dio de alta en el Sindicato Nacional Ferroviario. Durante la guerra trabajó en Guadix a las órdenes del Comité de dicha estación, realizando trabajos propios de su rango, entre los que se incluyó también la conducción de trenes militares. Los informes que aportó la Guardia Civil decían de él que “antes del Movimiento era muy de izquierdas, perteneciendo a uno de los partidos de la extrema, que hizo mucha propaganda a favor de la causa roja y actuó en contra de la Guardia Civil”. Indicaban también que había tomado parte “en requisas y saqueos y en otros muchos desmanes cometidos en Guadix”. Los informes de la Comandancia Militar venían a indicar detalles parecidos, que “se le vio armado con escopeta por Guadix durante los primeros días del Movimiento, formando parte de las Guardias de Escopeteros al servicio del Comité Revolucionario, tomando parte en saqueos de establecimientos y domicilios particulares”. Parece ser que estas acusaciones sirvieron de motivo para que se le abriera causa ante el Juez Militar de Granada por “presunción de responsabilidad criminal”. Conocidos estos detalles, la primera propuesta de sanción consistía en decretar su traslado a otro punto y la postergación por 5 años con pérdida de los jornales no trabajados; pero visto el expediente, el Capitán de la Unidad Militar de Ferrocarriles consideraría que el agente debía causar baja definitiva en la compañía. Dándole ocho días de plazo para presentar, según indicaba en el escrito el Ingeniero Jefe de la División, “documentos exculpatorios que desvirtuaran de manera clara y concreta las acusaciones”. En esa tesitura JVS presentaría un informe firmado por MHP, amigo de JVS, maestro nacional y por aquel Delegado Comarcal del Servicio Español del Magisterio. MHP, que había sido detenido por las milicias durante el año 1937, desmentiría las acusaciones, consignando fechas y dando cuenta de las actuaciones del expedientado durante la guerra. A estos testimonios se sumarían otros remitidos en el mismo sentido y procedente de la Jefatura Local de Falange, en donde se indicaría que JVS había solicitado su ingreso en la misma, y del Ayuntamiento de Guadix. Conocido el 12 de julio de 1941 el sobreseimiento de la causa abierta ante el Juzgado Militar de Granada, el expediente de depuración sería finalmente culminado el 27 de noviembre de 1941, dictaminando para JVS una sanción que rebajaba en un año la prevista inicialmente, pero seguía llevando consigo la postergación para ascender por un período de cuatro años, el traslado de residencia con prohibición de solicitar vacantes durante otros cuatro e inhabilitación para ocupar puestos de mando o confianza durante otros cuatro, sin que le fuera de abono el tiempo que había estado sin trabajar. Habiendo sido trasladado a la Reserva de Máquinas de Bobadilla (Málaga), JVS remitiría un escrito al Jefe de Servicio de Personal y Asuntos Sociales de RENFE a quien le indicaba que “si no había más remedio acataría la sanción”, pero que “quería manifestar y acreditar que era un trabajador honrado, solicitando la condonación de la sanción impuesta y la reincorporación a su antigua residencia”. Finalmente, el 28 de enero de 1942 se le comunicaría oficialmente la sanción, ratificándola en los mismos términos⁶³⁰.

Como ya se ha expuesto en el capítulo anterior, la centralización del procedimiento depurador en RENFE supuso la reapertura de un número determinado de

⁶³⁰ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JVS, Maquinista Auxiliar del Servicio de Material y Tracción de Andaluces, con residencia en Guadix (Granada). Expediente nº 3.921 – RS nº 1352.

expedientes sobre los que existían serias sospechas de haber sido tratados con cierta indulgencia, con el fin de evitar sanciones o de encubrir a una serie de empleados que habían tenido una actitud de colaboración con el Gobierno de la República y con sus comités de explotación. Un caso que podría entrar dentro de este grupo que comentamos sería el de AID, subjefe del Servicio Comercial en MZA. Con fecha 4 de enero de 1940 fue resuelto su primer expediente de depuración, que le consideró como reingresado sin sanción. Posteriormente se practicaron nuevas averiguaciones con el fin de revisar dicho expediente, que culminó en una propuesta de sanción que se elevó el 12 de noviembre de 1943 al Jefe de Personal y Asistencia Social de la RENFE y que se fundamentó en una extensa argumentación obtenida a partir de un memorándum suscrito por el Jefe adjunto del Servicio Comercial y de otros informes obtenidos de “personal de derechas de ese mismo servicio que habían sufrido persecución”. En el memorándum se acusaba a AID de haber elaborado un libro sobre tarifas, que después publicaría él mismo, desde su propio negociado en MZA y aprovechándose para ello del personal adscrito a dicho servicio durante las horas de trabajo, y a los que pagó con unos ascensos, aparte de alguna gratificación que les dio de su bolsillo. Según el memorándum se consideraba que “estos libros no eran nada prácticos como lo demostraba el hecho de que ningún empleado los utilizaba, no obstante lo cual las compañías concesionarias hicieron grandes pedidos”. El informe indicaba que los colaboradores de la obra pertenecían al Frente Popular y “eran los mismos que recientemente han (habían) sido agraciados con ascensos en categoría y sueldo, pasando a la RENFE en condiciones ventajosas que han sido negadas a los que tienen derecho a ello por su antigüedad y como perseguidos por los rojos”. El informe abundaba también en el hecho de que AID, antes del “Glorioso Movimiento Nacional”, había sido Interventor del Estado en la Explotación de Ferrocarriles y que por su conducta fue sancionado según figuraba en el BOE de 25 de mayo de 1940, imponiéndosele “una postergación por cinco años en el escalafón del Cuerpo y una inhabilitación para desempeñar puestos de mando o confianza, pero que, a pesar de ello, ha (había) mantenido el destino que tenía en RENFE en el que ha (había) ascendido”. Según exponía el informe, en vista de dicha sanción solicitaría la excedencia en el Cuerpo de Interventores del Estado. También expresaba que AID llegó a gozar durante la República de bastante confianza de los partidos de izquierda. Que en las elecciones de febrero de 1936 fue Delegado de Mesa en representación de dichos partidos y que “durante el período rojo su actuación fue francamente favorable a los marxistas”. AID, según consta en el expediente, llegó a militar en Izquierda Republicana y se explicaba que:

“contribuyó con su propaganda a difundir sus ideales, contribuyendo al estado de subversión. Los excesos realizados en 1934 y la victoria del Frente Popular no le hicieron desistir de sus ideales. Durante el período rojo el Sr. AID persistió en su actitud revalidando el carnet de Izquierda Republicana. Ello le permitió proteger a personas y perseguidos ya que no fue destituido de su cargo y no se vio molestado en su destino. Fue destituido de su cargo por negarse a ir a Valencia, pero fue prontamente repuesto. Ya en pleno período rojo evolucionó y ante el peligro de una revolución comunista en la que peligraría su puesto y sus intereses como director de una academia y publicista, deseó que se pusiera término a la anarquía y prefirió entonces el triunfo del Caudillo y del Glorioso Movimiento Nacional. De todo ello se deduce una grave responsabilidad

político-social en materia de depuración, sólo el arrepentimiento y la protección que dio a personas de derechas le servían como atenuante”⁶³¹.

También se indicaba que durante el procedimiento del primer expediente de depuración en MZA no llegarían a recabarse informes para juzgar su actuación política y que en la Dirección General de Seguridad no constaban de antecedentes sobre AID. A pesar de la falta de elementos para juzgarle, el informe de 1943 venía a indicar que AID no llegó a asistir a actos públicos de partidos de derechas ni estuvo suscritos a periódicos de dicha ideología. Que se afilió a la UGT el 1 de octubre de 1936 y que dirigentes anarquistas de la CNT se prestaron a facilitarle un pasaporte. En el plano de su actividad privada profesional se hacía constar que en la academia sobre ferrocarriles que AID dirigía contaba como profesor a un importante especialista en Derecho Administrativo y defensor de la ideología socialista y de la República. La propuesta pretendía mantener la readmisión, pero con sanción de postergación para el ascenso por cinco años e inhabilitación durante igual tiempo para puestos de mando o confianza y que se anularan los ascensos tenidos en RENFE. Se incluía también la pérdida de los derechos pasivos del tiempo transcurrido desde el 18 de julio de 1936 hasta la reanudación de los servicios en RENFE y la suspensión de empleo y la suspensión de empleo y no percepción de haberes hasta la reanudación. El Jefe de Personal y Asistencia Social las aprobó, pero el Consejo de Administración de RENFE no las ratificó⁶³².

El resto del expediente incluye las declaraciones efectuadas por la mayoría de los citados en el amplio informe que presentó el Instructor. Dentro del expediente se recoge el interrogatorio íntegro realizado a AID en el que negaba la totalidad de las acusaciones que profririeron sobre él. Tras su lectura se desprende que se trataba más bien de un asunto meramente profesional en el que las rencillas personales hicieron destapar otros asuntos de carácter ideológico. Este expediente es una muestra más que evidente de la persistencia en la RENFE de personas y empleados con ideología izquierdista y cómo fue combatida esta anomalía por determinados trabajadores, adictos al nuevo régimen, con el fin de alcanzar una catapulta para una exitosa carrera profesional en la propia RENFE. En este caso en particular, parece que por la trayectoria seguida por la academia y la empresa publicista de AID durante el franquismo, el vencedor de esta pugna parece que fue el propio trabajador expedientado. Es llamativo que el expediente no incluyese ningún razonamiento por parte del Consejo de Administración de la RENFE para la no aprobación de la propuesta de sanción formulada tras la revisión realizada al referido caso⁶³³.

A la altura de 1943 los trabajos vinculados al procedimiento depurador se encontrarían ya en su última fase. Tras un paréntesis durante la segunda mitad de la década de los cuarenta el procedimiento se volvería a reabrir a partir de la publicación de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, iniciándose una nueva etapa que daría lugar a la generación de nuevos expedientes, que nos vendrán a aportar nuevos datos para seguir reconstruyendo la historia, en este caso, de los más desfavorecidos por la aplicación de la Ley de Depuración de Funcionarios. En el siguiente epígrafe nos

⁶³¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AID, Subjefe Comercial en MZA, con residencia en Madrid. Expediente nº 4.725 - R nº 17.943.

⁶³² CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AID, Subjefe Comercial en MZA, con residencia en Madrid. Expediente nº 4.725 - R nº 17.943.

⁶³³ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AID, Subjefe Comercial en MZA, con residencia en Madrid. Expediente nº 4.725 - R nº 17.943.

ocuparemos de algunos de esos casos y de la evolución de los mismos durante esta nueva etapa procedimental.

9.3.5. La depuración durante la década de 1950. Un primer intento para la readmisión de los separados a partir de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950

Como ya hemos mostrado en el anterior capítulo, durante la década de 1950 se abrirá una nueva etapa dentro de la historia del procedimiento depurador en el ferrocarril, a raíz de la publicación de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950. La pretensión de readmitir a un buen número de trabajadores que habían causado baja definitiva en sus anteriores compañías ferroviarias topará, como ya hemos visto, con un nuevo procedimiento que reexaminará la conducta de los antiguos empleados desde que causaron baja en la empresa y que no eludirá los antecedentes por los que ya habían sido sancionados durante la década de 1940. Los expedientes que se conservan de esta etapa son, por tanto, una fuente que compilará toda la documentación generada desde el inicio del procedimiento en la década de 1940, ampliándose ahora hasta la de los cincuenta. Mediante estos nuevos expedientes conoceremos retazos de las trayectorias de aquellos empleados que se vieron en la necesidad de iniciar una nueva vida fuera del ferrocarril y de los avatares políticos en los que se vieron envueltos algunos al margen de la legalidad en una España férreamente controlada por el régimen militar.

La enfermera CGS sería una de las antiguas empleadas que se acogería a la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950 al solicitar su readmisión en RENFE a comienzos de abril de 1950, poco después de conocerse la publicación de la disposición ministerial. Hasta ese momento su carrera profesional le permitió simultanear empleos en el Hospital Provincial de Madrid y en una clínica particular de la capital. Su solicitud a RENFE derivó enseguida en la petición de los preceptivos informes a las autoridades para conocer su conducta desde el 1 de abril de 1939 hasta el momento en el que solicitó su readmisión. Los informes indicaban que llegó a ser detenida en el mes de mayo de 1939 y puesta a disposición del Juez Militar de Ferrocarriles. Ingresó en la prisión de Ventas, ignorando los motivos (aduce), de donde no saldría hasta el 9 de abril de 1940, una vez absuelta el 26 de marzo de 1940 por el juzgado militar letra H de Madrid en el procedimiento sumarísimo seguido por “auxilio a la rebelión militar”. En la declaración jurada que cumplimentó cuando solicitó la readmisión durante la década de 1950 reconocía que “aunque su separación en la compañía había sido injusta, se encontraba arrepentida de sus pasados errores y dispuesta a trabajar en el beneficio de España, identificada con los postulados del régimen”. Pero su repentina muerte, acaecida el 16 de diciembre de 1952, truncó las posibilidades de readmisión. El retraso en la elaboración de informes motivaría, como hemos visto en el capítulo anterior, que sólo se resolvieran con celeridad los casos más sencillos. En el caso de CGS el informe del Teniente Coronel Jefe del Grupo de Investigación y Vigilancia en la RENFE de la Guardia Civil, llegaría el 23 de abril de 1953 a la Comisión encargada de estudiar las solicitudes. En el informe se indicaba que “desde que fue puesta en libertad y hasta el 16 de diciembre de 1952, fecha en la que falleció en su vecindad, observó buena conducta social y no se le conocieron actividades políticas”. De nada le sirvió⁶³⁴.

El antiguo fogonero de 2ª de MZA, con residencia en Mérida, FRB, indicaba en el expediente que le abrieron en la década de 1950 que cuando finalizó la Guerra Civil se encontraba herido en un hospital de Ciudad Real y que al entrar las tropas, a los seis

⁶³⁴ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. CGS, Enfermera del Servicio Sanitario de Norte, con residencia en Madrid. Expediente nº 37 - S nº 2.515.

días, fue trasladado a Madrid al Colegio de Valdelatas que se encontraba habilitado como hospital. Allí permaneció durante dos meses hasta que recibió el alta y pudo regresar a Mérida. Trabajó durante dos meses por su cuenta hasta que fue detenido. Fue recluido entonces en el campo de concentración de Castuera. Posteriormente fue enviado a Herrera del Duque y tras dos meses y medio fue devuelto a Mérida en donde fue juzgado el 25 de mayo de 1940 y sentenciado a veinte años y un día. Inició el cumplimiento de su condena en Trujillo (Cáceres), posteriormente fue trasladado al penal de Cáceres en donde estuvo 18 meses. De allí fue trasladado a Belchite (Zaragoza) en donde trabajó como ajustador mecánico en el Parque Automovilístico de Regiones Devastadas, siendo puesto en libertad condicional el 13 de febrero de 1944. Permaneció en Belchite trabajando como obrero libre hasta agosto de 1946 en que causó baja voluntaria por haber recibido la libertad definitiva y regresar a Mérida. En el momento de solicitar su readmisión trabajaba en la Segunda Agrupación de Colonias Penitenciarias como Montador Mecánico en Montijo (Badajoz), en donde tuvo que prestar servicio como obrero libre durante dos años y medio, pero tenía ya su residencia en Mérida. Causó baja voluntaria como Montador Mecánico en Montijo el 24 de octubre de 1953 y desde el 25 de octubre de 1953 ingresó en la empresa Ramírez Tordolla, dedicada a la fundición de hierros y taller mecánico⁶³⁵.

En su declaración jurada FRB indicaba que no había sido detenido por hechos posteriores al 1 de abril de 1939, ni tampoco había recibido sanciones. Ante la pregunta sobre si se encontraba arrepentido declaraba que lo “estaba firmemente” y precisaba que “siempre he trabajado y trabajaré en beneficio de España para que sea una, grande y libre. Y cómo no voy a estar identificado con los postulados del Régimen si defienden al obrero más que todas las organizaciones juntas de antes”. Ese renovado orgullo patrio contrastaba con los informes recibidos a raíz de la solicitud de readmisión. Todos ellos confirmaban sus ya conocidos antecedentes por parte de la Comisión, que “fue gran propagandista de izquierdas, fue nombrado Vicepresidente local del Sindicato Nacional de Industrias Ferroviarias. Que hasta que abandonó Mérida había dirigido los trabajos de blindajes de camiones y realizado guardias con armas. Se precisaba también que, como dirigente, “fue propagandista y agitador de masas, actuando como miembro de la CNT y habiendo estado confabulado con otro compañero de sindicato en el Ayuntamiento de Mérida, realizando todo tipo de desmanes. Que perteneció a la sección conocida por “Los Cuervos” que cometió innumerables hechos delictivos y a la que pertenecía el tren blindado cuya máquina conducía”. A la altura de 1950 y según el informe del Comandante Jefe de la Guardia Civil de Mérida se le seguía considerando “peligroso para la Causa Nacional”, ya que “observaba una regular conducta moral, pública y privada, tanto en sus manifestaciones como en sus conversaciones” en las que FRB “demostraba ser partidario de los partidos de izquierda, por cuyo motivo se le consideraba desafecto al régimen”. Por todo ello la Comisión consideraría que, “por ser un elemento peligroso, su reincorporación al servicio sería perjudicial para la convivencia con los demás agentes”. Por ello, independientemente del delito y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Aclaratoria de 31 de enero de 1953, se estimaba proponer la confirmación de su baja. Esta propuesta se realizó en el 8 de octubre de 1953 y fue confirmada por el Ministerio el 30 de septiembre de 1954 y dada a conocer al interesado a finales de octubre de 1954, prácticamente cuatro años después de haber solicitado su readmisión. FRB continuaría trabajando en la empresa emeritense Ramírez Tordolla, pero sintiendo muy de cerca el paso de los trenes, al estar ubicada esta

⁶³⁵ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FRB, Fogonero de 2ª del Servicio de Material y Tracción en MZA, con residencia en Mérida (Badajoz). Expedientes nº 2.594 (OM 24 de julio de 1950) y nº 21.699 – S nº 638.

industria en las inmediaciones de la línea ferroviaria, en la que se jubiló finalmente el 29 de febrero de 1968 con la categoría de Oficial de 1ª ajustador⁶³⁶.

Si la recepción de informes desfavorables impulsaron propuestas de confirmación de baja, el hecho de que el antiguo empleado se encontrara inmerso en actividades políticas declaradas como ilegales, generaría de igual manera informes expeditivos nada favorables al reingreso. Ese fue el caso de AMS, antiguo maquinista de MZA. AMS cursó igualmente petición de reingreso al amparo del Decreto de 24/07/1950 del Ministerio de Obras Públicas. En el examen que se hizo de su expediente para el reingreso en la década de 1950 se indicaba que “fue condenado por delito no común por su actuación en zona roja”. Que causó baja definitiva, habiendo permanecido en territorio nacional. Que “por sentencia de 11/10/1947 fue condenado a tres años por estar implicado en la constitución de un Comité Regional del denominado Partido Laborista”, que venía funcionando en Barcelona y en el que el encartado llegó a ostentar el cargo de Secretario. Con estos antecedentes se volvió a proponer la Baja Definitiva, siendo ésta aprobada. En la declaración jurada que cursó AMS en 1950 indicaba que “no había trabajado en ninguna empresa y que subsistía con ayuda de la familia”. Sí precisaba que “estuvo detenido el 7 de enero de 1947 por asistir a la reunión de constitución del Partido Laborista”. AMS lo consideraba como “un partido de oposición y de inspiración anticomunista que estaba en proyecto de fundación, inspirado en el Fuero de los Españoles”. Según declaraba, “tras perder el contacto con los componentes de dicha reunión fue detenido una año más tarde”. Llegó a ser juzgado por el Juzgado Especial de Espionaje y Comunismo de la 1ª Región Militar con fecha 11 de octubre de 1947 junto a cinco personas más por haber intentado constituir en Madrid un Comité Regional del denominado Partido Laborista, cuyo comité nacional venía funcionando clandestinamente en Barcelona. AMS había sido designado Secretario del Comité de la Región Central. Se solicitó para él, por parte de sus abogados, una pena de seis meses y un día de prisión. Mientras que la Fiscalía solicitó 12 años y un día de reclusión. Finalmente se le impuso una pena de tres años por un delito consumado de conspiración. La condena fue cumplida en el penal de Carabanchel Alto, del que salió en libertad el 27/11/1948⁶³⁷.

Con estos tres ejemplos hemos querido constatar el nivel de control que se manifestaba con todo lujo de detalles en la documentación contenida en los expedientes. No era fácil eludir el férreo control de vigilancia que el franquismo había tendido dentro de RENFE. Nada parecía que pudiera pasarse por alto. De este modo un buen número de antiguos empleados que no consiguieron ser readmitidos tuvieron que seguir manteniendo a sus familias con los ingresos que alcanzaban en sus nuevas ocupaciones. Cerrado el procedimiento de readmisiones en 1957 las siguientes décadas irían relajando un poco más la tensión del régimen hacia estos asuntos.

9.3.6. Ferroviarios ante el muro burocrático

Como hemos estudiado en el capítulo correspondiente, la indecisión administrativa manifestada durante el tardofranquismo, sumada al laberinto administrativo que se fue creando en RENFE en torno a los depurados, serían los

⁶³⁶ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FRB, Fogonero de 2ª del Servicio de Material y Tracción en MZA, con residencia en Mérida (Badajoz). Expedientes nº 2.594 (OM 24 de julio de 1950) y nº 21.699 – S nº 638.

⁶³⁷ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AMS, Maquinista del Servicio de Material y Tracción de MZA, con residencia en Madrid. Expediente S nº 60.

factores que propiciaron que muchas de las peticiones cursadas, tanto por los antiguos empleados como por sus viudas⁶³⁸ y herederos, chocasen frontalmente ante un muro burocrático, provocando los consiguientes retrasos e impidiendo, en muchos casos, que los antiguos empleados sancionados con la baja definitiva pudieran resolver sus reclamaciones en materia de reconocimiento de derechos pasivos.

No dejaría de ser una paradoja que durante las décadas de 1970 y 1980 algunos de los empleados que prestaron servicio en los juzgados, juntas y comisiones depuradoras durante la década de 1940, se encontraran aún trabajando en la empresa pública, ocupando además puestos de responsabilidad dentro de la Dirección de Personal de RENFE. Será a partir del fallecimiento del dictador y tras la publicación de la Ley de Amnistía⁶³⁹ cuando se volverían a encontrar represaliados y depuradores. Ya no volverían a solicitarse nuevos informes de conducta, pero los represaliados sí debían de solicitar ahora los certificados de servicios prestados y cumplimentar complejos cuestionarios en los que debían de dar toda la información posible para dar a conocer su situación personal a efectos de la pensión que le pudiera corresponder. Así le sucedió por ejemplo a FRB, quien para reclamar la parte de la pensión que le correspondía al amparo de la Orden de 14 de marzo de 1978, se vio en la obligación de solicitar la certificación de servicios prestados y cumplimentar los formularios establecidos para tal efecto⁶⁴⁰. La necesidad de comprobar los períodos de actividad ferroviaria en las antiguas compañía y la lentitud con la que se movía la maquinaria burocrática venían a dilatar la resolución del procedimiento. No es de extrañar por tanto que el interesado manifestara ya su hartazgo ante el Experto Laboral de la empresa, a quien le decía que la documentación se encontraba en manos de la Jefatura de Madrid y se preguntaba hasta cuándo estaría formalizando nuevos documentos⁶⁴¹.

La gestión reseñada constituye un ejemplo del importante número de solicitudes que fueron llegando a la Dirección de Personal de RENFE desde la segunda mitad de la década de 1970 y durante toda la de 1980. Aunque a la altura de 2015 todos los asuntos relacionados con la depuración ferroviaria parecerían estar acabados, hoy en día son muchos los hijos y nietos que se dirigen a los archivos de la empresa pública (hoy en día depositados en el Centro de Documentación de la Memoria Histórica de Salamanca) para indagar sobre los motivos que impulsaron a las empresas concesionarias a imponer sanciones que, en muchos casos, provocaron que se truncaran un buen número de carreras profesionales y que se perdieran definitivamente el medio de sustento de

⁶³⁸ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. AMS, Maquinista del Servicio de Material y Tracción de MZA, con residencia en Madrid. Expediente S nº 60.

⁶³⁹ Publicada en el Boletín Oficial del Estado de 4 de agosto de 1976.

⁶⁴⁰ En la declaración, además de los datos personales se les solicitaban también los siguientes detalles: puntos en los que había residido desde su cese en el ferrocarril, con indicación de los períodos de tiempo y de los domicilios; empleos o cargos desde que cesó en el ferrocarril en otras empresas o patronos, con indicación de las fechas y localidades en las que trabajó; régimen de la Seguridad Social en el que se encontraba en situación de alta, o situación asimilada o, en su caso, mutualidad laboral de la que percibía pensión. También debía de indicar si había prestado servicio en algún organismo del Estado, Provincia o Municipio, o en algún organismo autónomo, indicando en su caso en cuáles, con qué cargo o empleo y durante cuánto tiempo. Así como si percibía pensión de los organismos anteriormente citados, si trabajaba actualmente y, en caso afirmativo, proporcionar los datos sobre la empresa, patronos o si venía trabajando por cuenta propia. En el caso de las viudas debían cumplimentar una declaración jurada sobre la situación de su esposo hasta su fallecimiento. En CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. JMP, Factor Ayudante del Servicio de Explotación de MZA, con residencia en Madrid. Expediente No depurado nº 1371.

⁶⁴¹ CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. FRB, Fogonero de 2ª del Servicio de Material y Tracción en MZA, con residencia en Mérida (Badajoz). Expedientes nº 2.594 (OM 24 de julio de 1950) y nº 21.699 – S nº 638.

muchas familias ferroviarias, obligando a estos trabajadores a reorientar su capacitación laboral hacia otras actividades económicas, cargando además con el estigma de ser “un depurado”, cuestión que no sólo afectaba al propio ferroviario sino también al conjunto familiar.

Con este capítulo hemos intentado, al menos, mostrar con algunos ejemplos los contenidos e informaciones que guardan los expedientes de depuración. Nosotros sólo nos hemos acercado a un pequeño porcentaje de muchas otras historias pertenecientes a una etapa que ejemplifica con claridad el esfuerzo realizado por el franquismo por contar con una mano de obra lo más adocenada posible, utilizando todo tipo de medios coercitivos, con la única finalidad de erigir, desde la base, un nuevo sistema político sustentado en la represión y en la consiguiente falta de libertades individuales. En definitiva, uno de los períodos más oscuro y difícil de nuestro pasado más reciente.

Conclusiones

Tan solo quince días después de que falleciera Francisco Franco, un 5 de diciembre de 1975, se firmaría el Decreto número 3357 por el que se daban por revisadas de oficio y anuladas las sanciones impuestas a raíz de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939. Finalizaba así un largo período de represión administrativa que había cercenado la vida profesional de un buen número de empleados públicos de este país, entre los que se encontraban los ferroviarios, colectivo laboral que fue asimilado a esos efectos al trabajar en empresas concesionarias del Estado. Según los datos que hemos manejado en el estudio que ahora concluimos, serían 82.831 los ferroviarios que estuvieron afectados por los procedimientos depuradores que se pusieron en marcha en las compañías ferroviarias analizadas (Norte, MZA, Andaluces y Oeste), lo que viene a representar en torno al 88,39% de la totalidad de dichas plantillas antes del inicio de la Guerra Civil⁶⁴². De la cifra indicada, 24.428 ferroviarios, el 26,06% del total de empleados de las cuatro grandes compañías, resultaron afectados por sanciones de diferente índole, siendo la separación definitiva, la de mayor rango dentro de la escala impuesta por la legislación depuradora, la que finalmente se adoptó para un total de 6.782 empleados a la culminación del procedimiento durante la década de 1940, representando el 7,24% del total de empleados pertenecientes a las cuatro compañías estudiadas. Estos valores porcentuales se sitúan por debajo de los registrados en el conjunto del Servicio de Correos, considerado el cuerpo de la administración pública que sufrió con mayor intensidad el impacto de la depuración, en donde el 34,72% de sus funcionarios recibieron algún tipo de sanción y el 20,10% fueron separados del servicio, si bien, en valores absolutos, el Cuerpo de Correos lo integraban en esos mismos años 13.119 funcionarios, frente a los 93.711 que se empleaban en las cuatro compañías ferroviarias que han sido objeto de análisis en el presente estudio⁶⁴³.

Las cifras expuestas no pretenden justificar el hecho en sí de este estudio, creemos que cualquier número resultante hubiera tenido la suficiente entidad como para que la comunidad investigadora se interesase por conocer la represión vivida por el colectivo ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo, una problemática que afectó por igual a todos los cuerpos de empleados públicos, algunos de los cuales ya han sido objeto de estudio pretéritos por otros autores. Por ello, consideramos que la depuración laboral que se vivió en el ferrocarril español durante la Guerra Civil y el franquismo constituye un capítulo más dentro de la historia represiva que vivió este país durante dicho período. Con la realización de este estudio se ha pretendido agrandar el nivel de conocimientos que existían ya sobre la materia, describiendo, analizando y sacando las consecuencias que el procedimiento depurador tuvo sobre los aproximadamente 83.000 trabajadores que, a la altura de 1939, fueron objeto de investigación por parte de las comisiones, juzgados y juntas de depuración que se constituyeron en las cuatro principales compañías ferroviarias que explotaron, en régimen de concesión y con presencia en todas las provincias peninsulares, en torno al ochenta por ciento de la red ferroviaria operativa nacional hasta la constitución de RENFE en 1941.

Toca ahora ya concluir y exponer con la mayor claridad posible las principales cuestiones que se han tratado, intentar mostrar sus consecuencias y sugerir posibles

⁶⁴² Porcentajes calculados a partir de los datos que se recogen en MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137, cuyo número total asciende a los 93.711 empleados.

⁶⁴³ Sobre la depuración en el Cuerpo de Correos, véase BORDES MUÑOZ, Juan Carlos (2003). *Op. cit.*

líneas de investigación futuras sobre esta materia, con el objetivo de seguir avanzando y profundizando en su conocimiento en los próximos años.

La temática en la que hemos centrado nuestra investigación constituía desde hace al menos dos décadas una asignatura pendiente dentro del período de estudio sobre la historia de la etapa pública en el ferrocarril español tras la constitución de RENFE en 1941. Como hemos mencionado al comentar el estado de la cuestión, sería Muñoz Rubio el que con sus primeros trabajos abriría esta etapa, que sigue hoy en día plenamente vigente a pesar de las circunstancias y avatares que han rodeado en los últimos años a la institución que vino a impulsar y a apostar decididamente por la investigación histórica en materia ferroviaria, nos referimos a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en la que di mis primeros pasos como investigador y pude desarrollar buena parte de los contenidos que se exponen en este estudio, que ahora se somete al dictamen del Tribunal de Tesis.

Cuando Muñoz Rubio presentó su tesis doctoral en el año 1993⁶⁴⁴ era consciente, y así lo apuntó en la misma, que la etapa pública que institucionalizó el régimen de Franco en 1941 comenzaría con un importante déficit en materia de recursos productivos, entre los que se encontraban, no solo los propiamente materiales ocasionados por la Guerra Civil, sino también los que se produjeron en relación al factor trabajo, concretamente los que se generaron a consecuencia de las sanciones de separación decretadas a un buen número de ferroviarios a raíz del procedimiento depurador, iniciado durante la misma contienda y, sobre todo, a partir de la publicación de las leyes de Responsabilidades Políticas y de Depuración de Funcionarios de 9 y 10 de febrero de 1939 respectivamente. Se detectaba, por tanto, una importante laguna histórica que se encontraba pendiente de investigar y que se sumaba a otras que también se habían identificado en torno a este colectivo de trabajadores y con las que guardaba muchas similitudes, nos referimos a los primeros procesos de selección impulsados en las grandes compañías ferroviarias al objeto de expedientar y expulsar a aquellos trabajadores que participaron en las huelgas llevadas a cabo durante el primer tercio del siglo XX, principalmente las que se produjeron en 1917 y 1934, asunto pendiente también de investigar y que Antonio Plaza apuntó igualmente en su tesis doctoral⁶⁴⁵.

La gran diferencia, a efectos de estudio, entre estos dos grupos de procedimientos depuradores radicaba, básicamente, en la existencia o no de fuentes documentales para su conocimiento y análisis. Si los más alejados en el tiempo contaban con un importante déficit documental que ha impedido hasta el momento realizar, tal y como apuntaba Plaza como necesidad, un estudio detallado sobre el impacto en cada compañía y su repercusión a nivel territorial; en cambio, el procedimiento depurador impulsado a consecuencia de la Guerra Civil no presentaba esa misma carencia, ya que existía todo un fondo documental que se había mantenido prácticamente íntegro desde su generación en los primeros meses de guerra y hasta los últimos coletazos de este proceso a comienzos de la década de 1980. Dicha documentación se encontraba en manos de ADIF, la empresa pública que heredó este fondo archivístico en 2005 tras el proceso de disgregación de la empresa pública RENFE y la posterior creación, desde su seno, de la mencionada ADIF y de RENFE Operadora. Así pues, el único problema que impedía que se impulsara un estudio sobre la depuración ferroviaria durante la Guerra Civil y el franquismo radicaba en las restricciones que existían para su acceso y consulta desde la mencionada empresa pública. Finalmente, a raíz de la publicación de la Ley de Memoria Histórica y del encargo recibido en 2005 por la FFE, desde los consejos de administración de ADIF y RENFE Operadora para la realización de un estudio general

⁶⁴⁴ MUÑOZ RUBIO, Miguel (1993). *Op. cit.*

⁶⁴⁵ PLAZA PLAZA, Antonio (2012). *Op. cit.*

sobre el procedimiento depurador, permitió que se pudiera abrir una puerta a la investigación sobre esa etapa, hasta ese momento, prácticamente olvidada. Además, comenzaron a sentarse las bases para que dicho fondo documental abandonara en 2011 el espacio que ocupaba en un almacén de documentación de ADIF y se integrara en el Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca con la denominación de Archivo Ferroviario de la Depuración, encontrándose desde ese momento a disposición de toda la comunidad investigadora.

Con estas premisas se inició un estudio que, en primer lugar, desentrañó e indizó un fondo documental antes de su traslado a Salamanca y permitió, a partir de la digitalización y explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE, la generación de una base de datos nominal en la que se registraron los principales campos de información de cada uno de los ferroviarios a los que se les abrió expediente, independientemente del resultado final de cada dictamen. Esta base de datos ha servido, posteriormente, como herramienta para la generación de una estadística sobre la depuración en las principales compañías y su empleo en este estudio nos ha permitido conocer el impacto territorial del procedimiento, principalmente, sobre aquellas plantillas que se han podido identificar íntegramente, nos referimos en este sentido a los casos de Norte y Oeste.

Teniendo en cuenta las características que, de partida, presentaba el fondo documental sobre la depuración en el ferrocarril, podemos establecer una de las primeras diferencias respecto a estudios similares que se han venido desarrollando sobre otros colectivos de empleados públicos. Y el contraste entre nuestro estudio y cualquier otro que se haya realizado sobre el ámbito del funcionariado reside en el hecho de que los diferentes archivos históricos dependientes de la administración pública han venido conservando, prácticamente, toda la documentación relativa a los procedimientos depuradores que se abrieron sobre los diferentes cuerpos de funcionarios; mientras que nuestra temática de estudio, en cambio, tuvo que sortear con los impedimentos de no contar con un fondo documental debidamente ordenado y conservado en un centro archivístico al uso. Quizá sea ahora, al haber concluido un primer estudio de carácter general sobre el procedimiento, cuando podamos resaltar que se ha producido también un importante salto cualitativo en materia de la conservación de sus fuentes documentales, cuestión que, consideramos, redundará positivamente en las próximos trabajos que se puedan generar en torno a esta misma materia.

El estudio sobre el procedimiento depurador en el ámbito de los ferrocarriles nos ha permitido mostrar que el origen, desarrollo y evolución del mismo respondió siempre a las directrices legislativas que decretaron los militares sublevados durante el período de contienda, si bien cada compañía establecería unas reglas para la aplicación de un procedimiento que no debía de transgredir las líneas establecidas en la legislación de referencia, pero que estaba obligado a adaptarse a las características que presentaban las compañías ferroviarias. Los motivos que indujeron y motivaron la puesta en marcha del procedimiento en el ferrocarril no diferirían en nada con respecto a los que se comenzaron a aplicar sobre otros cuerpos de la administración pública. En este sentido, se perseguía el pleno sometimiento de los ferroviarios al nuevo régimen político y sancionar con rigurosidad la desafección, el ideario político y el comportamiento del trabajador antes y durante la guerra. No obstante, el principal matiz diferenciador entre el colectivo ferroviario y cualquier otro cuerpo del funcionariado público estribaba en que los primeros no contaban con el estatus propio del funcionariado. Los ferroviarios, en cambio, se encontraban vinculados a empresas privadas que explotaban un modo de transporte en régimen de concesión administrativa por un tiempo limitado, pero de larga duración, que se situaba, por regla general, en torno a los noventa y nueve años. A la

altura de julio de 1936 de las cuatro compañías estudiadas, dos de ellas, Oeste y Andaluces, debido a la dificultosa situación económica que atravesaban, habían pasado ya a la órbita de lo público en los años 1928 y 1936 respectivamente, pero su personal seguiría manteniendo el mismo estatus que tenía durante el período privado. Además, se trataba de un colectivo sometido a los regímenes disciplinarios establecidos en las diferentes compañías privadas a las que pertenecían, los cuales presentaron además acusadas diferencias⁶⁴⁶. Por todo ello, para que la aplicación de las disposiciones legislativas, emitidas por el régimen, pudieran hacerse extensivas a los ferroviarios, fue preciso invocar en las mismas el hecho de tratarse de un servicio público, operado por empresas concesionarias a las que se ponía en el mismo rasero que el resto de instituciones y organismos públicos, otorgando a los consejos directivos de dichas empresas la obligación de poner en marcha los mismos procedimientos depuradores que se empezaron a aplicar en la administración pública hacia su personal funcionario, rindiendo cuentas de ello ante al ministerio de referencia, en este caso al de Obras Públicas, quien tuvo siempre que aprobar y ratificar las propuestas recibidas desde las compañías concesionarias y a partir de 1941 desde la propia RENFE.

A esta singularidad con respecto a los diferentes cuerpos de la administración pública, habría que añadir el hecho de que el colectivo ferroviario constituía uno de los grupos profesionales más movilizadas política y sindicalmente del panorama económico del primer tercio del siglo XX en España. Efectivamente, el ferrocarril al ser un modo de transporte que en caso de huelga podía llegar a paralizar a todo un país, se convertiría en un objetivo prioritario para todas las organizaciones sindicales. De hecho, los ferrocarriles, sin obviar los altibajos que, en materia de sindicación, se vivieron a lo largo del primer tercio del siglo XX, sería uno de los ámbitos de actividad económica en donde más se prodigó la afiliación sindical y en donde el elevado grado de tensión con su patronal fue más evidente. A la vinculación sindical se le sumaría también la política, cerrando así ese círculo diferenciador con respecto al funcionariado público. De hecho, las trayectorias políticas y sindicales de los ferroviarios expedientados y, sobre todo, la participación activa de buena parte de los mismos en las huelgas que se desarrollaron durante el primer tercio de siglo y en el seno de las organizaciones políticas y sindicales, tendrán finalmente una consecuencia directa sobre el desenlace del procedimiento depurador y será el argumento que explique las grandes diferencias resultantes, en cuanto al número de trabajadores sancionados con la separación definitiva, entre las compañías analizadas, principalmente entre Norte y MZA, quienes contaban con una gran similitud en tamaño y en volumen de negocio, situándose además entre las primeras veinte empresas españolas del primer tercio del siglo XX⁶⁴⁷.

El estudio que hemos afrontado nos ha permitido distinguir una serie de etapas claramente influidas por la dinámica histórica por las que transitó el procedimiento depurador, el cual, establecido por disposiciones legislativas emanadas durante la misma guerra desde el bando sublevado, no llegarían a aplicarse a la totalidad de las plantillas de las compañías ferroviarias hasta la culminación de la contienda. Publicadas las leyes depuradoras en febrero de 1939, no se pondría en práctica en las compañías ferroviarias hasta el mes de septiembre de 1939, desarrollándose en plenitud durante los primeros años de la posguerra y finalizando oficialmente en 1943, ya dentro de la empresa pública RENFE, una vez que ésta asumiera la coordinación del procedimiento iniciado en las antiguas compañías. Incorporada esta materia dentro de las responsabilidades del Servicio de Personal y Asistencia Social de RENFE, la

⁶⁴⁶ Como bien han estudiado Martínez Vara y de los Cobos Arteaga para los casos de Norte y MZA. Véase COBOS ARTEAGA de los, Francisco y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2012). *Op. cit.*

⁶⁴⁷ CARRERAS ODRIOLZOLA, Albert y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier (1993). *Op. cit.*

depuración pasaría a ser tratada como un asunto más por dicho departamento de la empresa pública, resolviendo con cierta autonomía, aunque con el refrendo y aprobación del Ministerio de Obras Públicas, las revisiones de expedientes y otras cuestiones administrativas, relacionadas con la materia, que fueron llegando hasta dicho departamento. No será hasta 1950 cuando se inicie una nueva etapa que se prolongará hasta 1957 y vendrá marcada por la publicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950, que permitirá el inicio de un nuevo procedimiento encaminado a la readmisión de los ferroviarios que se encontrasen dentro de la normativa establecida por dicha disposición ministerial. Culminado el procedimiento a la altura de 1957, la problemática vinculada a la depuración se mantendrá todavía viva debido a que la orden ministerial no llegaría a resolver todos los casos, bien porque una parte nada desdeñable de las solicitudes serían rechazadas desde el Ministerio de Obras Públicas bien porque, por diferentes circunstancias, no todos los afectados llegarían a cursar sus correspondientes solicitudes. Se entraría entonces en un nuevo período que se vería marcado por las nuevas disposiciones que se pusieron en marcha en la década de 1960 y que se contextualizaban dentro de los nuevos aires de “perdón” y “reconciliación” que habían impregnado al régimen, pero que, no obstante, se verían truncados por la falta de resolución administrativa por parte de los ministerios respectivos. Sólo la muerte del dictador pondría fin a un problema largamente reivindicado por los afectados, debiendo adaptarse la empresa pública RENFE a las nuevas disposiciones legislativas que se dictaron durante la transición a la democracia.

Descendiendo a cada una de las etapas que hemos enunciado, encontramos que la primera de ellas se vería influida por la evolución del teatro de operaciones originado por la sublevación militar. El golpe de Estado provocaría una reorganización de la red ferroviaria al quedar ésta completamente dividida por la ocupación de amplias zonas por parte de las tropas sublevadas. Este rápido avance por buena parte del territorio que administraba la República obligó a esta última a organizar un nuevo esquema productivo en materia ferroviaria, que fue desembocando en una gestión única y centralizada de las líneas hasta la creación, el 15 de febrero de 1937, de la Red Nacional de Ferrocarriles. La organización ferroviaria republicana se apoyaría para ello en los comités de explotación constituidos por los sindicatos y por el personal técnico que no abandonó sus puestos y no se sumó a la rebelión militar. Una de sus primeras medidas fue la incautación de las compañías ferroviarias apartando a los directivos y a buena parte de los jefes que apoyaron la sublevación. La mayor parte de ellos pudieron trasladarse al extranjero para, desde allí, partir de nuevo hacia España y llegar hasta Valladolid, en donde se concentrarían las sedes administrativas de las compañías Norte, MZA y Oeste en territorio sublevado. En definitiva, en ambas partes, se establecerían los mecanismos necesarios para explotar la red y mantener una gestión operativa en clave de economía de guerra, disponiendo todos sus recursos a disposición de la maquinaria bélica. De hecho, el ferrocarril pasaría a ser, ahora más que nunca, un elemento estratégico y militarizado. En el lado sublevado hemos visto cómo la Jefatura Militar de Ferrocarriles se encargaría de gestionar la red y de controlar incluso los ingresos del nuevo personal que fue reclutado. Al mando de esta jefatura militar del ejército sublevado se nombraría al capitán José María Rivero de Aguilar, quien en 1944 pasaría a ser designado Director General de RENFE, puesto que abandonaría en 1951 para ocupar la subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas. En el lado republicano, los comités contarían igualmente con el apoyo armado del ejército regular apoyados por las Milicias Populares Ferroviarias, si bien la militarización del personal no se acordaría hasta el 23 de diciembre de 1938, cuando el cerco franquista estrechó aún más el territorio controlado por la República.

Sería en estos primeros de meses en los que se llevó a cabo esta reorganización ferroviaria cuando se iniciaron los primeros procedimientos para establecer medidas encaminadas a apartar del servicio a aquellos que no se sentían identificados, bien con el Gobierno de la República bien con el ejército sublevado en el lado franquista. La diferencia entre ambos procesos estaría bastante clara. Como afirma Nicolás Marín⁶⁴⁸, si los decretos que impulsó el ejército sublevado tuvieron un carácter ofensivo, encaminados al sometimiento y a la liquidación de los desafectos, las disposiciones que promulgó la República, tan solo tres días después de consumarse la sublevación, tendrían un carácter defensivo y su aplicación fue bastante limitada o más bien laxa según hemos podido constatar. De hecho, aunque a la altura de febrero de 1937 las autoridades republicanas ya daban prácticamente por finalizado el procedimiento de selección del personal no afecto a la República, una orden de 3 de abril de 1937 ampliaba el plazo un mes más para presentar el cuestionario de adhesión. Pero esta medida no parece que fuera suficiente, dado que, según la documentación consultada, los cuestionarios se seguirían cumplimentando en el mes de agosto de 1937. En cambio, en el lado sublevado, se desarrollaría un completo examen de pureza a todos los ferroviarios que se encontraban trabajando en la autodenominada “Zona Nacional”. Aunque el proceso de recogida de información se generalizaría a partir de la publicación del Decreto 108 de 13 de septiembre de 1936, por el que se podía castigar o separar del servicio a cualquier funcionario o trabajador que se hubiera opuesto al “Movimiento Nacional”, hemos podido verificar que en el ámbito de la compañía Oeste, se comenzarían a recibir cumplidos informes y relaciones del personal adscrito a las diferentes secciones de su red ferroviaria desde el mismo mes de agosto de 1936, demostrando así que no existió improvisación en el arranque de este procedimiento depurador durante el período bélico. En esas relaciones se daban todo tipo de detalles sobre sus antecedentes políticos y sindicales, así como si había prestado su participación en la última gran huelga, la de octubre de 1934. A estas primeras relaciones se sumarían después informes muy completos sobre el clima político y social de los ferroviarios residentes en los principales núcleos ferroviarios. Esta información nos ha permitido también constatar el alto nivel de afiliación política y sindical que tenían los ferroviarios y la obligada adaptación a la que tuvieron que someterse tras la ocupación efectiva de sus localidades por parte de los militares sublevados.

Todas estas primeras acciones iniciadas desde el ámbito de los sublevados se enmarcarían dentro del período que Javier Tusell denominaría como “Estado Campamental”⁶⁴⁹, viéndose reforzado con la publicación de otro decreto posterior, de 5 de diciembre de 1936, por el que se dictaban las reglas para la separación de todo tipo de empleados. Los efectos de estos dos decretos que estuvieron comandados por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles y en donde las empresas sólo intervinieron para la remisión de informes forman parte, por tanto, de la fase de la depuración de guerra, la cual sólo se pudo llevar a cabo en las provincias que se vieron ocupadas por las tropas sublevadas. Los resultados de esta fase son un tanto difusos para el conjunto de compañías, pero no para Norte. Esta compañía procuró registrar todos los casos que fueron tramitados por la “Autoridad Militar” y de su balance se desprende que de los 15.295 empleados que fueron sometidos a depuración por los militares, sólo 910 fueron sancionados, no llegándose a constatar ninguna orden de separación definitiva, siendo el personal residente en las provincias de Asturias, Cantabria, Guipúzcoa, Vizcaya, Valladolid y León los más afectados por estas sanciones durante esta primera fase de la depuración desarrollada, íntegramente, por los militares sublevados.

⁶⁴⁸ NICOLÁS MARÍN, María Encarna (1998). *Op. cit.*

⁶⁴⁹ TUSELL, Javier (1988). *Op. cit.*

La segunda de las fases echaría andar meses antes de que finalizara la contienda. La caída de Barcelona propició la publicación de dos leyes consecutivas en el tiempo y bien amalgamadas entre sí, como fueron la de Responsabilidades Políticas y la de Depuración de Funcionarios, emitidas los días 9 y 10 de febrero de 1939 respectivamente. La extensión de la Ley de 10 de febrero al resto de empresas concesionarias de servicios públicos se efectuaría mediante la publicación del Decreto de 27 de febrero de 1939 que encomendaba a las compañías ferroviarias la asunción del procedimiento depurador, debiendo de constituir todo un entramado de tribunales, comisiones o juntas depuradoras en el propio seno de sus empresas. Estas leyes y disposiciones se enmarcarían dentro del final de la etapa “campamental” del nuevo Estado emergente, dando paso a un período que perseguía ya la normalidad administrativa. La asunción de esta competencia por parte de las empresas ferroviarias se haría pues en un momento en el que todavía no se había decretado el bando del final de guerra y en el que el dislate administrativo entre las dos redes, la que se había mantenido en el ámbito del Gobierno de la República y la que se fue conformando en el lado sublevado, era más que manifiesto. Por eso, hasta la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939, los consejos directivos de las compañías no recuperarían todas las competencias que habían sido transferidas durante la guerra a la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, la cual, sin embargo, seguiría ejerciendo tutela sobre los nuevos órganos depuradores que comenzarían a trabajar dentro de las empresas, debiendo remitir duplicados de todos los trámites a la mencionada Jefatura Militar.

Los trabajos de los tribunales, juntas o comisiones depuradoras darían comienzo a lo largo del último trimestre de 1939, una vez se establecieron y aprobaron los criterios que debían guiar a sus miembros en la tramitación y la formulación de sus respectivos dictámenes. Todos los procedimientos se vieron sometidos a la presión que ejercería el Ministerio de Obras Públicas por el escaso tiempo establecido para la tramitación y elevación de propuestas. Aunque las normas que se fueron estableciendo en cada compañía tuvieron una cierta similitud, existieron diferencias apreciables en cuanto a la organización administrativa por la que optaron en cada una de ellas. Así, en el caso de Oeste y Andaluces, se constituyeron sendas juntas depuradoras, integradas por jefes e ingenieros agregados a la dirección, la mayoría de los cuales habían sido apartados del servicio durante el período de gestión de los comités de explotación. Algunos de ellos habían sufrido internamiento en prisiones republicanas y otros procedían de la carrera militar. Oeste y Andaluces, integradas en un mismo órgano directivo, a pesar de la desconexión física existente entre ambas redes ferroviarias, mantuvieron criterios y reglas comunes para afrontar el procedimiento depurador. Norte, en cambio, cuyo procedimiento depurador fue, posiblemente, uno de los de mayor envergadura llevados a cabo dentro del panorama empresarial español de posguerra, estableció todo un entramado burocrático integrado por más de ochenta personas encabezadas por el coronel Luis Boix Ferrer, por entonces Jefe de Personal en Norte, quien fue designado como delegado del Consejo Directivo para llevar a cabo este procedimiento en la mencionada compañía. Para el desarrollo de los trabajos se apoyaría en una oficina dedicada a la compilación de los informes personales y para la tramitación de los expedientes se constituyeron doce tribunales presididos cada uno de ellos por jefes, subjefes y técnicos de diferente perfil profesional, lo cuales ejercerían las funciones de jueces depuradores. Por último, en el caso de MZA, se optó por la creación de comisiones en cada uno de los servicios, las cuales se mantuvieron operativas hasta el 23 de agosto de 1940, cuando el Consejo Directivo de MZA adoptó un modelo similar al existente en Norte, con la designación de jueces instructores, vinculados exclusivamente al Servicio de lo Contencioso. MZA sería la compañía que más tiempo

dedicó a la elaboración de su normativa, circunstancia que influyó notablemente en la conclusión de su procedimiento.

El impacto territorial de las sanciones impuestas sería más acusado en aquellas provincias que se mantuvieron durante la mayor parte del conflicto en territorio controlado por el Gobierno de la República. Así, en el caso de Oeste, la mayor incidencia se dio en las provincias de Toledo y Madrid y a nivel de residencias concretas las sanciones más rigurosas se impusieron sobre el personal perteneciente a las estaciones cacereñas de Arroyo-Malpartida, Plasencia-Empalme y Navalморal de la Mata y al que prestaba servicio en Talavera de la Reina, en la provincia de Toledo. El motivo no fue otro que el haber secundado la huelga general convocada por las organizaciones sindicales pocos días después del golpe de Estado y el haber hecho frente en esas mismas fechas a los militares y falangistas que ocuparon las instalaciones ferroviarias de dichas localidades. También acusarían el impacto de las sanciones las ciudades que, aun estando en la zona que empezaron a controlar desde el primer momento los sublevados, como era el caso de Salamanca y Vigo, contaban con un número muy importante de empleados, muchos de ellos, según hemos podido constatar a través de los informes elaborados durante los primeros días meses de guerra, muy decantados hacia opciones políticas de izquierda.

En el caso de Andaluces, aunque no se ha podido establecer una distribución territorial de la depuración, sí se ha podido contrastar que, al haber tenido una red dividida durante todo el tiempo en el que se prolongó el conflicto, el número de personal expedientado se duplicó con respecto al procedimiento desarrollado en Oeste, por entonces su compañía hermana. Si en Oeste, según las Actas del Consejo Directivo para la Depuración, el número de expedientes tramitados no llegaron a los dos mil, lo que representaban en torno al veinticinco por ciento de la plantilla, en Andaluces esta cifra, de acuerdo a la misma fuente, se elevó hasta rondar los cuatro mil quinientos expedientes, lo que equivalía al cuarenta por ciento de la plantilla en esta compañía. De los cerca de 4.500 ferroviarios expedientados, un porcentaje superior al cuarenta sufrirían algún tipo de sanción, situándose en torno al diez por ciento el número de trabajadores que acabarían siendo separados definitivamente del servicio.

En el caso de Norte, aparte de Madrid, Barcelona y Valencia, en donde se concentraban las principales cabeceras de los servicios de la compañía y buena parte de su plantilla, las provincias vascas, de Vizcaya y Guipúzcoa, además de Asturias, Cantabria, Tarragona, Lérida y la ciudad de Valladolid serían, en términos relativos y atendiendo a la extensión de su red ferroviaria, los territorios explotados por Norte en donde la depuración laboral se cebó con mayor intensidad, en parte también debido al grado de movilización política y sindical de los ferroviarios residentes en dichas provincias. Norte sería la compañía en la que se produjeron un mayor número de separaciones definitivas, ascendiendo a más de cinco mil empleados de los 6.782 reconocidos por RENFE antes del inicio del procedimiento de readmisiones llevado a cabo durante la década de 1950. Las causas que podían justificar tales diferencias se basarían en el hecho de que en torno al cincuenta por ciento de los empleados con sanción de separación definitiva en Norte o bien padecieron penas de cárcel, o bien se encontraban desaparecidos o habían huido al extranjero a la terminación del conflicto, reflejándose en este resultado todo el pasado reivindicativo que sus trabajadores llegaron a protagonizar en la historia del sindicalismo ferroviario español, liderando huelgas como la de 1917 o la más cercana al conflicto bélico, como fue la de 1934.

En el caso de MZA el procedimiento depurador afectaría a cerca del ochenta por ciento de su plantilla, según nuestra recopilación estadística, concretamente a 27.340 empleados. Igualmente se ha constatado que la evolución de la contienda tuvo una

importante relación con el alcance territorial del procedimiento en esta compañía, siendo por tanto más acusado, en materia de sanciones, en aquellas provincias que permanecieron fieles a la República hasta sus últimos momentos (Madrid, Ciudad Real –particularmente la población de Alcázar de San Juan- y Barcelona) y más selectivo en aquellas otras que fueron ocupadas por las tropas sublevadas desde los inicios de la contienda. El impacto de las sanciones en MZA fue bastante más reducido que en el caso de Norte. Las justificaciones podrían estar relacionadas, en parte debido al diferente seguimiento que tuvo la huelga de 1934 en esta compañía, así como a la diluida organización que se estableció en MZA para administrar su procedimiento depurador, contrastando así con el celo y la milimétrica actuación que desarrollaron los juzgados depuradores en Norte. De hecho, cuando RENFE se hizo cargo del procedimiento iniciado en las antiguas compañías, se llevaría a cabo un proceso de revisión de expedientes que afectó tan solo a 37 de Norte por 424 de MZA. Todo ello podría enlazar con las diferentes estrategias con la que ambas compañías habían venido gestionando sus conflictos internos, estudiadas ya por Martínez Vara y Cobos Arteaga⁶⁵⁰, impronta que quizá no dejó de estar presente también en materia de depuración.

La incidencia de las sanciones impuestas a partir de los procedimientos llevados a cabo durante la década de 1940 tuvo también otra característica común, como fue el impacto que las mismas supusieron entre los diferentes servicios departamentales en los que se subdividían las empresas ferroviarias⁶⁵¹. En las cuatro grandes compañías encontraríamos un reparto similar y por este orden entre los servicios de Explotación, Material y Tracción y Vía y Obras, en parte porque entre los tres concentraban el grueso de las plantillas, si bien éstas se distribuirían en proporciones prácticamente parecidas entre trabajadores pertenecientes a categorías de escasa cualificación, como eran los obreros de vía, los guardagujas y mozos, y aquellas otras que sí precisaban de una formación específicamente ferroviaria para el desarrollo de su cometido profesional, como era el empleo de factor. No obstante, dentro del grupo de las categorías específicamente ferroviarias, se ha constatado cómo las sanciones incidieron menos sobre determinados puestos considerados indispensables para la prestación del servicio ferroviario, como eran los de maquinista y fogonero, evidenciándose así cómo la depuración cumplió con los preceptos indicados en la normativa al tratar de manera diferente a aquellas categorías profesionales que no se encontraban en el mercado externo de trabajo, con el fin de que el funcionamiento del ferrocarril de posguerra no se resintiera. Este rasgo característico también se ha verificado en otros estudios abordados sobre la depuración en empresas pertenecientes al sector privado radicadas en Cataluña y el País Vasco, en donde los trabajadores con funciones más especializadas dentro de dichas empresas sufrieron con menor intensidad las sanciones y las pérdidas de sus empleos⁶⁵².

⁶⁵⁰ COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2011). *Op. cit.*

⁶⁵¹ Respondiendo así a los modelos de organización empresarial, de carácter *chandleriano*, de los que estas compañías hicieron gala desde los mismos inicios de la era ferroviaria

⁶⁵² Para Cataluña véase MOLINERO, Carme i YSÀS, Pere (1985). *“Patria, Justicia y Pan”*. *Nivell de vida i condicions de treball a Catalunya, 1939-1951*. Barcelona, La Magrana, pp. 102-106. Para el País Vasco véase GARMENDIA, José María y GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (1993). “Crecimiento económico y actitudes políticas de la burguesía vasca en la postguerra”. En SÁNCHEZ, Isidro, ORTIZ, Manuel y RUIZ, David (1993). *España franquista. Causa general y actitudes sociales ante la Dictadura*, pp. 179-195. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. Citadas en MORENTE VALERO, Francisco (1997). *Op. cit.*, p. 185.

La última de las fases por las que transitaría la depuración en el ferrocarril sería abordada íntegramente ya en RENFE, empresa que, tras su constitución, asumiría todo el procedimiento que habían iniciado por separado las antiguas compañías. El traspaso a RENFE de esta responsabilidad formaría parte del legado que depositaron las antiguas compañías en el nuevo ente estatal. Una herencia un tanto incómoda para Javier Marquina que, como primer director general de RENFE y último que tuvo Norte, conocía sobradamente y no le era ajeno ni la envergadura del trabajo ni las tareas aún pendientes para su conclusión definitiva. La asunción del procedimiento obligó a RENFE a unificar criterios, reordenar el trabajo que quedaba aún pendiente en cada compañía, entre los que se incluían las revisiones solicitadas por aquellos ferroviarios que se vieron afectados por sanciones de diferentes tipos, así como intentar descongestionar el colapso administrativo que se habían producido en alguna de las empresas, siendo MZA quizá el caso más significativo. De hecho, sería la última de las compañías que cerraría su oficina de depuración, concretamente a finales de abril de 1943 y entregó toda la documentación a la Jefatura de Personal y Asistencia Social de RENFE.

Cumplidos los propósitos encomendados al Secretario General del Consejo, José Gil de Biedma, quien asumió la tarea de coordinar y unificar los trabajos que debían de concluir las antiguas compañías que se integraron en RENFE, la cuestión de los depurados, desde el mes de febrero de 1943, pasaría ya a formar parte de las labores cotidianas de la Jefatura de Personal y Asistencia Social. A la cabeza de este departamento se encontraba Luis Boix Ferrer, quien volvería a hacerse cargo de un asunto que no le era ajeno. La experiencia organizativa adquirida en Norte y el amplio conocimiento que tenía sobre la materia le sirvió para integrar este asunto dentro de la diaria de su departamento.

Una de las principales tareas en las que se tuvo que emplear RENFE durante la década de 1940 fue la de reparar los daños causados en la red ferroviaria por los efectos de la Guerra Civil. Para ello se recurrió a la figura de las contratas ferroviarias, que aprovecharon tanto la mano de obra casi gratuita de los Batallones de Redención de Penas por el Trabajo como a una buena parte de los ferroviarios que habían perdido sus puestos de trabajo a consecuencia de la depuración. La utilización por las contratas de estos últimos no fue sin reticencias por parte del Ministerio de Obras Públicas al considerar que al dar empleo a estos antiguos trabajadores se desvirtuaba el espíritu de la sanción impuesta. No obstante, la dirección general de RENFE conseguiría mantener esa situación para no causar un quebranto económico a aquellos antiguos trabajadores que demostraran una buena actitud, si bien se exigiría a los contratistas a que dieran cumplida información sobre los trabajadores a los que empleaba.

A mediados de la década de 1940, acabada la Segunda Guerra Mundial, el contexto político internacional era ya completamente diferente al que existía a la terminación de la Guerra Civil. España y su dictador ya no se encontraban arrojados por los estados de corte fascista, Alemania e Italia, debiendo ahora buscarse un nuevo acomodo en un nuevo orden impulsado por los Estados Unidos. Con este nuevo marco de fondo, en el ámbito estrictamente ferroviario, estos nuevos aires los encontraremos a partir de la publicación de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, por la que se abrió una nueva etapa para la readmisión a RENFE de antiguos empleados sancionados con la separación definitiva. Nueva etapa además que coincidiría con la puesta en marcha del Plan General de Reconstrucción y Reformas Urgentes, aprobado en 1949 durante la etapa de Rafael Benjumea Burín, Conde de Guadalhorce, como Presidente del Consejo de Administración de RENFE, plan que precisaría de importantes recursos económicos y humanos para su cumplimiento.

La Orden Ministerial de 24 de julio de 1950 contó con una fase previa de estudio que fue impulsada por el Sindicato Vertical, quien analizaría la problemática de los depurados en la red ferroviaria y propondría algunas pautas para el reingreso que después se plasmarían en la mencionada orden. Tras la resolución de un mar de dudas en torno a su aplicación normativa se pondría en funcionamiento una nueva maquinaria administrativa, dirigida nuevamente por Luis Boix Ferrer como presidente de la Comisión Delegada del Consejo de Administración de RENFE para el estudio de las solicitudes de reingreso formuladas. Esta comisión tendría como misión principal volver a revisar los expedientes de los antiguos empleados interesados en reingresar, escrutando para ello su comportamiento político-social desde su separación de la antigua compañía.

El procedimiento administrativo para la readmisión de personal vinculado a la Orden de 24 de julio de 1950 será uno de los primeros que se pondrían en marcha en el ámbito de lo público. A continuación, en 1952, le seguirán las medidas encaminadas a dar solución a las sanciones accesorias impuestas al personal docente y en el ámbito de Correos se procederá a la apertura de un procedimiento de revisiones que se comenzaría a aplicar en 1956 abarcando hasta el año 1969.

El nuevo procedimiento, iniciado en 1950 en RENFE, se prolongaría hasta 1957 y, al igual que sucediera durante los que se llevaron a cabo en la década de 1940, también se vio colapsado por la tardanza en la recepción de los informes policiales y por el estricto control que llevó el Ministerio de Obras Públicas en torno a las propuestas de reingreso. Acabada esta fase de readmisiones, el número de reingresados ascendió a los 1.925, mientras que 244 fueron jubilados. En cambio, no fueron readmitidos 2.248 antiguos ferroviarios que lo solicitaron y otros 133 fueron declarados excluidos de las normas por su condición de eventual en el año 1939. A estos últimos se sumarían los que no habían solicitado la readmisión, quedando, por tanto, un total de 4.613 antiguos empleados en situación de baja.

Este colectivo de 4.613 trabajadores se constituiría por tanto en uno de los mayores problemas a los que se enfrentaría el departamento de personal de RENFE durante la década de 1960, sobre todo a raíz de la promulgación del Decreto 10/1969 por el que se prescribían los delitos cometidos con anterioridad a 1 de abril de 1939, pero los retrasos por parte de los ministerios respectivos en el establecimiento de las reglas específicas para su aplicación motivaron que las solicitudes que comenzaron a llegar en aluvión a las oficinas de RENFE no fueran atendidas e incluso, mediante la emisión de diversos informes jurídicos, la empresa pública quisiera desentenderse de la problemática que venían soportando estos trabajadores durante más de tres décadas. Sólo el fallecimiento de Francisco Franco y el inicio de una nueva etapa en la historia política de nuestro país facilitaron la solución a un problema que se había enquistado por la falta de voluntad de los responsables ministeriales y la inacción de la maquinaria burocrática del tardofranquismo.

Con esta mirada diacrónica al estudio que hemos presentado sólo nos quedaría decir hacía dónde podrían encaminarse nuevas investigaciones a partir de los resultados obtenidos. Pues bien una fuente muy rica para abordar futuras investigaciones está constituida por el fondo de expedientes personales que se custodia en el CDMH de Salamanca. En nuestro trabajo, al concentrar buena parte de nuestro análisis en las actas, relaciones, dictámenes y fichas personales de los trabajadores depurados, hemos utilizado una parte muy reducida de los expedientes disponibles. Estamos seguros que la realización de análisis parciales sobre residencias, provincias, servicios, categorías, cruzándolos además con la variable de género puede arrojar datos cualitativos muy significativos. Por otra parte, la realización de investigaciones sobre depuración desde

una perspectiva interprofesional encontrará en este fondo de expedientes un rico nicho de contenidos que acrecentará de forma notable cualquier estudio que se aborde.

La estadística obtenida a partir de las fichas de personal que las diferentes compañías elaboraron para acometer la depuración nos ha permitido obtener una primera distribución de las plantillas, íntegra sólo para Norte y Oeste y parcial para MZA. Estos dos mapas sobre las redes Norte y Oeste a la altura de 1939 permitirán calibrar en el futuro el peso que estas compañías tuvieron en materia de empleo ferroviario sobre el conjunto de actividades económicas de cada provincia o población por donde discurría su red. Desde luego, éste no era nuestro objetivo, pero consideramos que, a partir de ahora, esta nueva fuente, ya tabulada a partir de este estudio, permitirá que este fin pueda ser alcanzado por futuras investigaciones que se puedan emprender. Igualmente esta herramienta permitirá enlazar el procedimiento depurador en el ferrocarril con otros estudios similares llevados a cabo sobre los diferentes cuerpos de funcionarios o sobre otras profesiones vinculadas a otras actividades económicas.

El objetivo que hemos pretendido con este estudio no era otro que conocer en detalle cómo se vivió un procedimiento que afectó a un importante número de trabajadores vinculados a uno de los servicios públicos que vino a facilitar el cambio económico de este país. El ferrocarril no hubiera conseguido nada sin sus trabajadores y ese axioma era bien conocido por todos: gobierno, poderes fácticos, partidos políticos, organizaciones sindicales, etc. Por ello, la sublevación militar de julio de 1936 se cebaría sobre un grupo profesional, fuertemente politizado y sindicalizado, que había puesto en jaque, a un país en diferentes momentos de su historia. El franquismo debía neutralizar todas las fuerzas que podrían volverse en su contra en el futuro, por ello había que procurar alisar a esa “masa de trabajadores”, muy bien diseminados por el territorio y evitar así cualquier conato de fuerza que pudiera poner en peligro al “Nuevo Estado”. Con el paso de los años los ferroviarios acabarían organizándose en la clandestinidad y contribuirían, participando activamente en las organizaciones obreras de nueva creación y en el PCE⁶⁵³, a cambiar, poco a poco, el devenir político de un país, cuestión que sólo se consiguió a partir de la muerte del dictador.

⁶⁵³ Estudios que está siendo abordados actualmente por Muñoz Rubio y que cuenta ya con una primera aportación en MUÑOZ RUBIO, Miguel (2011). *Op. cit.*

Fuentes y bibliografía

Fuentes primarias

Archivos históricos consultados:

Archivo General de la Administración

Archivo Histórico Ferroviario

Archivo del Ministerio de Fomento

Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca

Fuentes secundarias

AGUILAR CIVERA, Inmaculada y VIDAL OLIVARES, Javier (dir.) (2002). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*. Valencia, Servicio de Publicaciones de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana.

ALCALDE, Ángel (2014). *Los excombatientes franquistas: la cultura de guerra del fascismo español y la Delegación Nacional de Excombatientes (1936-1965)*. Prensas de la Universidad de Zaragoza.

ALEJANDRE GARCÍA, Juan Antonio (2008). “La depuración ideológica en el sistema educativo bajo el franquismo”, págs.15-116. En *El régimen franquista. Dos estudios sobre su soporte jurídico*. Madrid. Ed. Dykinson, S.L. págs. 20-21.

ALÍA MIRANDA, Francisco (1994). *La guerra civil en retaguardia: conflicto y revolución en la provincia de Ciudad Real (1936-1939)*. Ciudad Real. Diputación de Ciudad Real.

ALPERT, Michael (1982). *La reforma militar de Azaña (1931-1933)*. Editorial Siglo Veintiuno. Madrid.

ÁLVAREZ GARCÍA, María Concepción (2011). “La depuración republicana en Asturias: el caso de la Escuela de Altos Estudios Mercantiles de Gijón (1936-1937)”. En *Revista Miscelánea de Investigación*, nº 24, pp. 147-158.

ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). “Por ministerio de la Ley y voluntad del Caudillo”. *La Jurisdicción especial de Responsabilidades Políticas (1939-1945)*. Madrid, Centro de Estudio Políticos y Constitucionales.

_____ (2009). ““Por derecho de fundación”: la legitimación de la represión franquista”. En NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (coord.) (2009). *Op. cit.*, pp. 53-132.

_____ (2012). “Delitos políticos, pecados democráticos”. En ARÓSTEGUI, Julio (coord.) (2012). *Op. cit.*, pp. 60-106.

- ARENAS POSADAS, Carlos, FLORENCIO PUNTAS, Antonio y MARTÍNEZ RUIZ, J. I. (eds.) (1998). *Mercado y organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*. Atril 97, Sevilla.
- ARENAS POSADAS, Carlos, FLORENCIO PUNTAS, Antonio y PONS PONS, Jerònia (2001). *Trabajo y relaciones laborales en la España Contemporánea*. Sevilla, Mergablum.
- ARENAS POSADAS, Carlos (2003). *Historia económica del trabajo (siglos XIX y XX)*. Madrid, Ed. Tecnos.
- ARÉVALO MOLINA, Jacinto M. (2003). Los trenes blindados españoles. Gijón, Trea.
- ARTOLA GALLEGU, Miguel (ed.) (1978), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España. 2 vols.
- ARÓSTEGUI, Julio (1994). “Violencia, sociedad y política: la definición de la violencia”. En *Ayer*, numero 13, pp. 17-56.
- _____ (coord.) (2012). *Franco: la represión como sistema*. Madrid, Flor de Viento.
- BADIOLA ARIZTIMUÑO, Ascensión (2010). “La depuración de los funcionarios públicos de la Diputación Provincial de Vizcaya (1937-1939)” págs. 397-415. En *En Espacio, Tiempo y Forma*. Serie V. Historia Contemporánea, tomo 22.
- BALLARAT i BARÉS, Mercé (1990). *La repressió a la posguerra civil a Lleida (Abril de 1938-1945)*. Bellaterra: Publicaciones de la Universidad autónoma de Barcelona, 1990. Serie Tesis doctoral.
- BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001): “La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935”, *Revista de Historia Económica*, Año XIX, Otoño-Invierno, nº 3, págs. 637-677.
- BARRAGÁN MORIANA, A. (2009). *Control social y responsabilidades políticas. Córdoba, 1936-1945*. Córdoba. Editorial El Páramo.
- BARRUSO BARÉS, Pedro (2007). “La represión en las zonas republicana y franquista del País Vasco durante la Guerra Civil”. En *Historia Contemporánea*, nº 35, pp. 653-681.
- BÉDMAR GONZÁLEZ, Arcángel (2001). *Los puños y las pistolas: La represión en Montilla*. Lucena (Córdoba). Librería Juan de Mairena.
- BENEGAS CAPOTE, Manuel, MATILLA QUIZA, María Jesús y POLO MURIEL, Francisco (Dir.) (2003), *Ferrocarril y Madrid, historia de un progreso*. Ministerio de Fomento.

- BLASCO GIL, Yolanda (2008). “Soporte jurídico de las depuraciones”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 28-51.
- BORDES MUÑOZ, Juan Carlos (2003). *Correos en la España de Franco (1936-1975). Depuración de funcionarios y reorganización de los servicios postales*. UNED. Tesis doctoral.
- BRAOJOS GARRIDO, A.; ÁLVAREZ REY, L.; ESPINOSA MAESTRE, F (1990). *Sevilla 36: Sublevación fascista y represión*. Sevilla. Ed. Muñoz Moya y Montraveta.
- CARRERAS ODRIOZOLA, Albert y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier (1993). “La gran empresa en España (1917-1972): una primera aproximación” en *Revista de Historia Industrial*, nº 3, 1993, pp. 127-176.
- CASANOVA GÓMEZ, Marina (1990). “Tribunales de depuración de funcionarios diplomáticos durante la Guerra Civil en la zona franquista”. En *Justicia en Guerra: Jornadas sobre la administración de justicia durante la Guerra Civil Española: instituciones y fuentes documentales*. Salamanca, Archivo Histórico Nacional, sección “Guerra Civil”, pp. 373-380.
- CASANOVA RUIZ, Julián (Coord.) (2002). *Morir, matar, sobrevivir: La violencia en la dictadura de Franco*. Barcelona: Crítica. Serie: Crítica contrastes.
- CASANOVA RUIZ, Julián y CENARRO LAGUNAS, Ángela (eds.) (2014). *Pagar las culpas. La represión económica en Aragón (1936-1945)*. Barcelona, Crítica.
- CASARES ALONSO, Aníbal (1973). *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid. Instituto de Desarrollo Económico.
- CASTILLO, Santiago (1983). “El asociacionismo ferroviario y su génesis” en *Estudios de Historia Social*, julio-diciembre de 1983, números 26-27, págs. 207-255.
- CAYÓN GARCÍA, Francisco, MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (Dir.) (2003), *Ferrocarril y ciudad, una perspectiva internacional*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- CAYÓN GARCÍA, Francisco y MUÑOZ RUBIO, Miguel (2003). “Los trabajadores de la infraestructura. Una aproximación cuantitativa”. En FOLGUERA, Pilar (dir.) (2003). *Op. cit.*, pp. 23-42.
- _____ (2006). “Transportes y comunicaciones”. En MARTÍNEZ RUIZ, Elena y MARTÍN ACEÑA, Pablo (Coords.) (2006). *La economía de la Guerra Civil*. Madrid, Marcial Pons, Ediciones de Historia, pp. 229-272.
- _____ (2008). “La fractura ferroviaria de la guerra civil”. En FUENTES QUINTANA, Enrique y COMÍN COMÍN, Francisco (coords.) (2008).

Economía y economistas en la Guerra Civil. Marcial Pons. Barcelona, Galaxia Gutenberg, Real Academia de las Ciencias Políticas y Morales. Vol. 1, pp. 601-652.

- CERVERA GIL, Javier (2006). *Violencia política y acción clandestina: la retaguardia de Madrid en Guerra (1936-1939)*. Madrid, Alianza Editorial.
- CHANDLER, Alfred D. (1965). "The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management". *Business History Review*, 39, pp. 16-40.
- CHAVES PALACIOS, Julián (1996). *La represión en la provincia de Cáceres durante la guerra civil (1936-1939)*. Cáceres, Universidad de Extremadura. Servicio de Publicaciones.
- CHEVANDIER, Christian y DALIMAS, Jean-Claude (eds.) (2007). *Travailler dans les entreprises sous l'Occupation*. Dijon, Presses universitaires de Franche-Comté.
- CHEVANDIER, Christian (2011). "La represión de los sindicatos en Francia. Antes, durante y después de los "años negros"". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 279-297.
- CHIRBES, Rafael (1996). *La larga marcha*. Barcelona, Anagrama. Colección Narrativas Hispánicas.
- CLARET MIRANDA, Jaume (2006). *El atroz desmoche: la destrucción de la universidad española por el franquismo, 1936-1945*. Barcelona. Editorial Crítica.
- COBO ROMERO, Francisco (1994). *La guerra civil y la represión franquista en la provincia de Jaén (1936-1950)*. Jaén. Instituto de Estudios Giennenses.
- COBO ROMERO, Francisco y ORTEGA LÓPEZ, Teresa María (2005). *Franquismo y posguerra en Andalucía Oriental. Represión, castigo a los vencidos y apoyos sociales al régimen franquista, 1936-1950*. Granada, Editorial Universidad de Granada.
- COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2011). "Gestión del conflicto laboral en las grandes empresas. Los modelos de la dirección de las compañías ferroviarias Norte y MZA". En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 101-125.
- CORDERO, Ramón y MENÉNDEZ, Fernando (1978): "El sistema ferroviario español" en ARTOLA, Miguel (ed.) (1978), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España. Vol. I, pp. 163-340.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003). *Transporte, Economía, Empresas y Territorio en el Sureste Andaluz*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo, JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco (coords.) (2005). *Historia de los Poblados Ferroviarios en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (Dir.) (2008). *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. 2 vols.

COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. 2 vols. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Anaya.

COMITÉ DE EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES, Circular número 2, de fecha 14 de agosto de 1936.

_____, Circular número 5, de fecha 23 de agosto de 1936.

_____, Circular número 12, de fecha 18 de septiembre de 1936.

_____, Circular número 22, de fecha 7 de enero de 1937.

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DEL HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939*.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1878-1935), *Memorias de explotación de los años 1878-1935*.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939*.

CUADROS TRUJILLO, Francisco y CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007). “Enrique Paniagua y Porras” en *Revista de Historia Ferroviaria*, nº 8, diciembre de 2007, pp. 162-168.

CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero.

DÍAZ ARRIAZA, José (2008). “Depuración de funcionarios y empleados del Ayuntamiento y Diputación de Sevilla”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 298-311.

DÍAZ DÍAZ, Benito; PÉREZ CONDE, José; JIMÉNEZ RODRIGO, Juan Carlos (2007). *La guerra civil en Talavera de la Reina: conflicto bélico, represión y vida cotidiana*. Talavera de la Reina: Ayuntamiento de Talavera de la Reina.

- DIRECCIÓN GENERAL DE TRABAJO (1931), *Estadística de Salarios y Jornadas de Trabajo referida al período 1914-1930*. Madrid, Imprenta y Encuadernación de los Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.
- DOMÍNGUEZ PÉREZ, Alicia (2004). *El verano que trajo un largo invierno: la represión político-social durante el primer franquismo en Cádiz (1936-1945)*. Cádiz. Quórum Editores.
- DRUMMOND, Diane K. (1994): *Crewe: Railway Town, Company and People, 1840-1914*. Ashgate Publishing Company.
- _____ (2011). “Acción sindical colectiva y represión en los talleres de las compañías ferroviarias británicas entre 1840-1914”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 51-78.
- ESCUADERO ANDÚJAR, Fuensanta (2000). *Lo cuentan como lo han vivido: República, guerra y represión en Murcia*. Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones.
- ESPINOSA MAESTRE, Francisco (ed.) (2010). *Violencia roja y azul. España, 1936-1950*. Barcelona. Ed. Crítica.
- ESTOLAZA ESNAL, Maitane (1996). *El garrote de la depuración. Maestros vascos en la Guerra Civil y el primer franquismo (1936-1945)*. San Sebastián, Universidad del País Vasco.
- ETXANIZ MAKAZAGA, José Manuel (2003). *Félix Gordón Ordás y sus circunstancias*. León, Fundación Vela Zanetti.
- FERNÁNDEZ, Carlos (2000). *Alzamiento y guerra civil en Galicia: (1936-1939)*. A Coruña, Edición do Castro.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Jairo (2011). “Las compañías ferroviarias ante el conflicto. El rechazo de la organización sindical reivindicativa y su plasmación en Asturias (1909-1917)”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 127-149.
- _____ (2011). “Militancia de clase y conflictividad laboral Asturias y la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (1909-1920)”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 151-173.
- FERNÁNDEZ SANZ, Fernando (2010). “La línea de Madrid a Valencia, por Cuenca en la guerra civil”. En *Vía Libre*, nº. 547, pp. 120-123.

- FERNÁNDEZ SORIA, J.M. y AGULLÓ, María del Carmen (1999). *Maestros valencianos bajo el franquismo. La depuración del Magisterio*. Institució Alfons el Magnànim. Diputació de Valencia.
- FOLGUERA, Pilar (dir.) (2003): *El mundo del trabajo en RENFE. Historia oral de la Infraestructura*. Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura de RENFE y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- GARCÍA PÉREZ, Juan (2008). “Naturaleza y resultados de otra sinrazón. El proceso depurador en la Administración local de Extremadura (1936-1940)”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 264-279.
- GARCÍA PIÑEIRO, Ramón (1989). *Los mineros asturianos bajo el franquismo (1937-1962)*. Tesis doctoral, Universidad de Oviedo.
- GARMENDIA, José María y GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (1993). “Crecimiento económico y actitudes políticas de la burguesía vasca en la postguerra”. En SÁNCHEZ, Isidro, ORTIZ, Manuel y RUIZ, David (1993). *España franquista. Causa general y actitudes sociales ante la Dictadura*, pp. 179-195.
- GIL BASTERRA, I. (2006). *Jurisdicción especial y represión franquista en Álava (1936-1942): documentación del Tribunal de Responsabilidades Políticas para Álava*. Vitoria. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- GÓMEZ BRAVO, Gutmaro y MARCO, Jorge (2011). *La obra del miedo: violencia y sociedad en la España franquista*. Barcelona, Ed. Península.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989): *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, págs. 127-131. Espasa Calpe, Madrid.
- GONZÁLEZ ARIAS, Luis y LUIS MARTÍN, Francisco de (2008). “La depuración en el cuerpo diplomático. El caso de José Lión Depetre”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 247-262.
- GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo (2006). “Sobre el concepto de represión”. En *Hispania Nova*. Revista de Historia Contemporánea. Número 6, <http://hispanianova.rediris.es>
- GONZÁLEZ ROLDÁN, Gregorio (2000). *El nacimiento de la universidad franquista. La depuración republicana y franquista de los catedráticos de universidad*. UNED. Tesis doctoral.
- GONZÁLEZ YANCI, María del Pilar (2001). *El ferrocarril en Madrid durante la Guerra Civil y el final de las compañías privadas*. Ayuntamiento de Madrid.

GUARDIA CIVIL *Memorias del Grupo de Investigación y Vigilancia en la RENFE de la Guardia Civil años 1962 y 1963.*

GUERRERO PÉREZ, Enrique (1978). “El socialismo en la dictadura de Primo de Rivera”. En *Revista de Derecho Político*, nº 1, págs. 59-85.

HERNÁNDEZ HOLGADO, Fernando (2005). “Carceleras encarceladas. La depuración franquista de las funcionarias de Prisiones de la Segunda República”. En *Cuadernos de historia contemporánea*, número 27, pp. 271-290.

IBARZ GELABERT, Jorge (2004). *Treballant el silenci: les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el primer franquisme, 1939-1947*. Barcelona. Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona.

JUEZ GONZALO, Emerenciana Paz (1992): *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid.

JULIÁ DÍAZ, Santos (coord.) (1999). *Víctimas de la Guerra Civil*. Madrid. Ed. Temas de Hoy.

LAFUENTE, Isaías (2002). *Esclavos por la patria: la explotación de los presos por el franquismo*. Madrid, Ed. Temas de Hoy.

LAMELA GARCÍA, Luis (1998). *Estampas de injusticia: La guerra civil del 36 en A Coruña y los documentos originados en la represión*. Sada (A Coruña). Ediciós do Castro.

LANERO TABÓAS, Mónica (1996). *Una milicia de la justicia: la política judicial del franquismo (1936-1945)*. Centro de Estudio Políticos y Constitucionales. Madrid.

LANGA NUÑO, Concha (2009). *Periodismo y represión: los periodistas gaditanos y el franquismo (1936-1945)*. Cádiz, Quorum.

LEDESMA VERA, José Luis (2002). “El lastre de un pasado incautado: (ab)uso político, memoria e historiografía de la represión republicana”. En FORCADELL, Carlos; FRÍAS, Carmen y otros (2002). *Usos públicos de la Historia*. VI Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, vol. 1, págs. 140-155. Zaragoza.

(2010). “Una retaguardia al rojo: las violencias en la zona republicana”. En ESPINOSA MAESTRE, Francisco (2010). *Violencia roja y azul. España, 1936-1950*. Barcelona. Ed. Crítica, págs. 152-250.

LÓPEZ FELIPE, José Francisco (2002). *La represión franquista en las Islas Canarias, 1936-1950: Gubernativos, presos, fusilados y desaparecidos*. Las Palmas de Gran Canaria. Benchomo.

LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1996). “Nuestros “Navvies”: El trabajo en la construcción de ferrocarril en Asturias”, en CASTILLO, Santiago (Coord.) (1996). *El trabajo*

- a través de la historia*. Madrid, UGT – Centro de Estudios de Históricos, Asociación de Historia Social, págs. 393-400.
- LÓPEZ-MORELL, Miguel A. (2005). *La Casa Rothschild en España*. Ed. Marcial Pons, Madrid.
- MAGGI, Stefano (2011). “Los trabajadores del ferrocarril en Italia y el proceso de depuración política durante el período fascista”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 239-257.
- MANCEBO, María Fernanda (2008). “Depuración de profesores en la Universidad de Valencia”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 114-139.
- MARQUINA, Javier (1940). *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1859-1939)*. Espasa Calpe, Madrid.
- MARTÍN, Sebastián (2009). “Génesis y estructura del “Nuevo” Estado”, págs. 109. En FERNÁNDEZ-CREHUET LÓPEZ y GARCÍA LÓPEZ, Daniel J. *Derecho, memoria histórica y dictaduras*. Granada. Ed. Comares.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás (2003): “Empleo y gasto de personal en la compañía ferroviaria Norte. Una reflexión sobre la obra de Marquina”. *Estudios de Historia y de Pensamiento Económico. Homenaje al profesor Francisco Bustelo García del Real*. Editorial Complutense, págs. 337-368.
- _____ (2004): “Los costes laborales y la crisis de MZA, 1913-1935. Datos y algunas reflexiones”. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 7, págs. 103-146.
- _____ (2005): “Labour cost in a leading Spanish company: MZA Railway Company, 1912-1935”, *Journal of Transport History*, 26, 2, págs.60-78.
- _____ (2006): “Salarios y Programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935). *Investigaciones de Historia Económica*, 4, págs. 101-137.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás y COBOS ARTEAGA, Francisco de los (2012). “Talleres Generales de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1858-1936”. En *Sociología del Trabajo*, nº 74, págs. 121-145.
- MASSOT MUNTANER, Josep (1996). *El primer franquisme a Mallorca: Guerra civil, repressió, exili y represa cultural*. Barcelona: Abadía de Monserrat.
- MENDO CARMONA, Concepción y TORREBLANCA LÓPEZ, Agustín (2008). “La depuración del cuerpo de funcionarios en el Ministerio de Hacienda”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios*

bajo la dictadura franquista (1936-1975). Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 160-199.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y Datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Madrid, Tomos I al IV.

MIR CURCÓ, Conxita. (ed.), (et al.) (2000). *La represión bajo el franquismo*. Madrid: Asociación de Historia Contemporánea.

_____ (2001). “El estudio de la represión franquista: una cuestión sin agotar”. En *Ayer*, número 43, págs. 11-35.

MIR CURCÓ, Conxita; AGUSTÍ, Carme; GELONCH, Josep (Editores) (2001). *Violencia i repressió a Catalunya durant el franquisme: Balance historiogràfic i perspectives*. Lleida. Servei de publicacions Universitat de Lleida.

MISTRAL, Silvia (2011). Éxodo. Diario de una refugiada española, pág. 77. Diario Público, Madrid.

MOLINA CARRIÓN, Felipe (2011). *Alcázar de San Juan, Alcázar de Cervantes, 1931-1939*. Puertollano, Ed. Oretania.

MOLINERO, Carme i YSÀS, Pere (1985). “*Patria, Justicia y Pan*”. *Nivell de vida i condicions de treball a Catalunya, 1939-1951*. Barcelona, La Magrana, pp. 102-106.

MONTERO AROCA, Juan (1976). *Los Tribunales de Trabajo (1908-1938). Jursidicciones Especiales y Movimiento Obrero*. Universidad de Valencia.

MORAL SANDOVAL, Enrique (1988). “El socialismo y la dictadura de Primo de Rivera”. En JULIÁ DÍAZ, Santos (Coord.) (1986). *El socialismo en España: desde la fundación del PSOE hasta 1975*. Editorial Pablo Iglesias. Madrid.

MORALES MUÑOZ, Manuel (2000). “El asociacionismo ferroviario en la provincia de Málaga (1870-1937) en *Jábega*, número 84, págs. 40-52.

MORENO, Jesús (1996). *El ancho de vía en los ferrocarriles españoles: de Espartero a Alfonso XIII*. Madrid. Toral Technical Trade. Madrid.

MORENO GÓMEZ, Francisco (1989). *Córdoba en la posguerra: La represión y la guerrilla, 1939-1950*. Córdoba, Francisco Baena.

MORENTE VALERO, Francisco (1997). *La escuela y el estado nuevo: la depuración del magisterio nacional (1936-1943)*. Ámbito Ediciones.

MUÑOZ RUBIO, Miguel (1993). *RENFE (1941-1982): 40 años de historia*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid. Tesis doctoral.

_____ (1995). *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid. Ediciones Luna.

- _____ (2000). “El patrimonio documental ferroviario”. En *Patrimonio Cultural y Derecho*. Núm. 4, pp. 239-248.
- _____ (Dir.) (2005), *Historia de la Vía Estrecha en España*, 2 Vols. Colección de Historia Ferroviaria, números 3 y 4. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- _____ (2008). “Los ferroviarios bajo “presunción de culpabilidad”. La depuración franquista en el ferrocarril español”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 200-215.
- _____ (2011). “La afortunada “conspiración” comunista: el nacimiento de las Comisiones Obreras Ferroviarias de Madrid”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 379-402
- MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (eds.) (1999), *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, Industria y Sociedad*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (2001). “Los ferrocarriles en la historiografía española”. *Revista TST*. Núm. 1, pp. 81-111.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel y otros (2006). *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga 2006*. CD-Rom. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel y otros (2012). *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria, Vitoria-Gasteiz 2012*. CD-Rom. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- NEGRÍN FAJARDO, Olegario (2008). “La depuración de los funcionarios de los institutos de segunda enseñanza de España durante la guerra civil y el primer franquismo”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 64-81.
- NICOLÁS MARÍN, María Encarna (1998). “Los expedientes de depuración: una fuente para historiar la violencia política del franquismo”, págs. 103-124. En *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*.
- NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta y ROJAS FRIEND, Antonio (1997). *Consejo de guerra: Los fusilamientos en el Madrid de la postguerra, 1939-1945*. Madrid, Compañía Literaria.

NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (coord.) (2009). *La Gran Represión. Los años de plomo de la posguerra (1939-1948)*. Madrid. Flor del Viento Ediciones.

_____. (2009). “El porqué y el para qué de la represión”. En NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (coord.) (2009). *La Gran Represión. Los años de plomo de la posguerra (1939-1948)*. Madrid. Flor del Viento Ediciones, pp. 21-52.

OLAIZOLA ELORDI, Juan José (2011). “Represión y reconversión en el ferrocarril del Urola”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 327-354.

ORS MONTENEGRO, Miguel (1993). *La represión de guerra y posguerra en Alicante (1936-1939)*. Tesis doctoral. Universidad de Alicante.

ORTIZ HERAS, Manuel (1996). *Violencia política en la Segunda República y el primer franquismo. Albacete, 1936-1950*. Siglo XXI Editores.

ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo (1999). *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Valladolid, Universidad de Valladolid. Tesis doctoral.

PALOMARES IBÁÑEZ, Jesús María (2001). *La guerra civil en la ciudad de Valladolid: entusiasmo y represión en la “capital del Alzamiento”*. Madrid, Ayuntamiento de Valladolid.

PAN-MONTOJO GONZÁLEZ, José Luis (2008). “La depuración de los ingenieros del Ministerio de Agricultura”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 232-247.

PÉREZ SÁNCHEZ, Guillermo A. (1992). *Los talleres principales de reparación de la Compañía del Norte en Valladolid. Un estudio de historia social (1861-1931)*. Universidad de Valladolid.

PLAZA PLAZA, Antonio (2004). *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917)*. Universidad Autónoma de Madrid, tesis doctoral.

_____. (2011). “La travesía del desierto del sindicalismo ferroviario entre 1918 y 1936”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 175-196.

_____. (2012). *El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*. Colección de Historia Ferroviaria, 11. Madrid, Ed. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

POLO MURIEL, Francisco (2005). “El poblado ferroviario como espacio de convivencia y trabajo: sociedad y cultura”. En CUÉLLAR VILLAR, Domingo, JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco (coords.) (2005). *Historia de los Poblados Ferroviarios en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 153-210.

_____ (2006). “¡A contarse! La evolución de los recursos humanos en RENFE desde 1964 a 2004”. En *Vía Libre*, núm. 500, pp. 67-68.

_____ (2007). *Una aproximación al perfil sociolaboral de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1941)*. Trabajo de investigación del Diploma de Estudios Avanzados. Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Autónoma de Madrid.

_____ (2008). “El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”. En CUÉLLAR VILLAR, Domingo y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dir.) (2008). *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Vol. 2, pp. 643-721.

_____ (2011). “La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 299-326.

_____ (2012). “La depuración franquista sobre el personal de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1939-1943”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel y otros (2012). *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria, Vitoria-Gasteiz 2012*. CD-Rom. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles: www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/7278.pdf.

PRADA RODRÍGUEZ, J. (2003). *Represión económica e depuración administrativa, Ourense 1936-1942*. Ourense. Obradoiro de Historia de Galicia.

PRADO HERRERA, Mari Luz de (2008). “Represión económica y control de funcionarios en Salamanca durante la Guerra Civil (1936-1939)”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.) (2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 312-325.

PRESTON, Paul (2012). *El holocausto español. Odio y exterminio en la Guerra Civil y después*. Barcelona, Ed. Planeta.

PRIETO BORREGO, Lucía y BARRANQUERO TEXEIRA, Encarnación (2007). *Población y Guerra Civil en Málaga: caída, éxodo y refugio*. Málaga, Diputación Provincial de Málaga.

_____ (2008). “Depuración de funcionarios en los años de posguerra: el caso de la provincia de Málaga”. En CUESTA BUSTILLO, Josefina (coord.)

(2008). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, pp. 280-297.

RAMOS ZAMORA, Sara (2005). *La depuración del magisterio de primera enseñanza en Castilla-La Mancha (1936-1945)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense.

REDONDO ABAL, Francisco Javier (2014). *Bibliotecarias e bibliotecarios “infames”: a depuración franquista do corpo bibliotecario: o caso galego*. Santiago de Compostela, Laiovento.

REIG TAPIA, Alberto (1983). *La represión franquista y la guerra civil. Consideraciones metodológicas, instrumentalización política y justificación ideológica*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid. Serie Tesis doctorales.

_____ (1985). *Ideología e Historia. Sobre la represión franquista y la guerra civil*. Madrid, Editorial Akal.

RENFE (1942-1991). *Colección de Circulares de la Dirección General*. Madrid, RENFE.

RENFE (1941-1982). *Memorias del Consejo de Administración*. Madrid, RENFE.

RENFE (1984). *Balance social: 1982-1983*. Madrid, RENFE.

REVUE d'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER (2000). “Origines sociales et géographiques des cheminots français”, n° 22, printemps.

RIBEILL, Georges (1980). *Le personnel des compagnies de chemins de fer. Matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions, des origines à 1914*. Mission de la Recherche. A.T.P. socio-économie des transports.

_____ (2011). “Represión en los ferrocarriles franceses. Una puesta en perspectiva desde las compañías a la SNCF (1937). En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 259-278.

RICHARD, Michael (1999). *Un tiempo de silencio: La guerra civil y la cultura de la represión en la España de Franco, 1936-1945*. Barcelona, Crítica.

RIVAS GARCÍA, Ramiro (et al.) (1998). *Tenerife 1936: Sublevación militar, resistencia y represión*. Santa Cruz de Tenerife: La Marea.

RIVERO NOVIAL, María Cristina (1986). *La represión en la Rioja durante la guerra civil (1936-1939)*. Madrid. Akal.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, José Javier (2001). *León bajo la dictadura franquista (1936-1951)*. Universidad de León. Tesis doctoral.

- RUIZ GONZÁLEZ, Cándido (1996). *La represión en Toro durante la guerra civil*. Zamora, UNED.
- SALAS LARRAZÁBAL, Ramón (1977). *Pérdidas de la guerra civil*. Ed. Planeta, Barcelona.
- SABÍN SABÍN, José Manuel (1996). *Prisión y muerte en la España de Postguerra*. Anaya-Mario Muchnik. Madrid.
- SAGUÉS SAN JOSÉ, J. (2003). *Una ciutat en guerra. Lleida en la guerra civil espanyola (1936-1939)*. Barcelona, Publicacions Abadia de Montserrat.
- _____ (1994). “La justicia i la repressió en els estudis sobre la guerra civil espanyola (1936-1939): la postguerra”, en *Violencia política i ruptura social a Espanya (1036-1945)*, págs. 7-28. Universitat de Lleida.
- SÁNCHEZ RECIO, Glicerio (1984). *Las responsabilidades políticas en la posguerra española. El partido judicial de Monóvar*. Alicante. Universidad de Alicante.
- SANTA MARINA OLIVER, Luis (2011). “La depuración del personal en el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona Transversal”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 355-378.
- SOLÉ I SABATÉ, Josep M^a (1985). *La repressió franquista a Catalunya, 1938-1953*. Edicions 62, Barcelona.
- SOTO CARMONA, Álvaro (1989). *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*. Barcelona, Anthropos, p. 21.
- TEDDE DE LORCA, Pedro (1980). “La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): una empresa de transporte en la España de la Restauración”. *Investigaciones Económicas*, 12, págs. 27-76.
- TOMÁS GARCÍA, Luis Juan (1991). *La minería sevillana del carbón. Minas de la Reunión y la Compañía de los Ferrocarriles de MZA*. Diputación Provincial de Sevilla. Sevilla.
- TORAL, Eusebio (2001). *Contramemorias del Ferrocarril. Primera Parte...¿Quizás última?* Madrid, V.A. Impresores.
- TORO MUÑOZ, Miguel de (2005). *Nazismo y resistencia en Austria. Oposición, disenso, consenso y policía política. Viena (1938-1942)*. Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis doctoral.
- TORRE de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid.

- TUÑÓN DE LARA, M., ARÓSTEGUI, J, VIÑAS, A., CARDONA, G. y BRICALL, J.M (1985). *La guerra civil española cincuenta años después*. Ed. Labor, Barcelona.
- TUSELL, Javier (1988). *La dictadura de Franco*. Alianza Editorial. Madrid.
- VALENTINUZZI, Giovanni (1999). “Il sindacato in ferrovia nel ventennio fascista (1922-1943)”. En MAGGI, Stefano y PAOLINI, Federico (coords.) (1999). *Il sindacato in ferrovia. Dal fascismo alle federazioni dei trasporti (1922-1980)*. Venezia, Marsilio Editori, pp. 25-62.
- VEGA SOMBRÍA, Santiago (2002). *Control sociopolítico e imposición ideológica: la provincia de Segovia 1936-1939. Un episodio de la implantación del régimen de Franco*. Universidad Complutense de Madrid.
- _____ (2005). *De la esperanza a la persecución: la represión franquista en la provincia de Segovia*. Barcelona. Editorial Crítica.
- _____ (2011). *La política del miedo*. Madrid, Editorial Crítica.
- VELASCO GÓMEZ, José (1989). “La industrialización malagueña a la altura de 1930: una aproximación”. En *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 12, 1989, págs. 315-342. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga.
- VIDAL OLIVARES, Javier (1992). *Transportes y mercado en el país valenciano (1850-1914)*. Valencia, Edicions Alfons el Magnànim.
- _____ (1998). “Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914”. En COMÍN COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo (Ed.). *La empresa en la Historia de España*, págs. 285-301. Ed. Cívitas, Madrid.
- _____ (1999). “La estructura de la propiedad, la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1936”. En *Revista de Historia Económica*, nº 3, págs. 623-662.
- VIEIRA DA SILVA E SOUSA, Ana Paula (2011). “El sindicalismo en los ferrocarriles portugueses (1856-1974)”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 457-472.
- VILA ÁLVAREZ, Nuria (2009). “La cuestión de los represaliados”. Las estrategias para la readmisión de los depurados del Ferrocarril de Langreo diseñadas por Carlos Roa Rico en 1950. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (2009). *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca*. CD-Rom. www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030206_Vila.pdf

ZAMBELLO, Marco Henrique (2011). “Una historia del sindicalismo ferroviario brasileño (1930-1961)”. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.) (2011). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria, núm. 8. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 433-456.

Anexo Estadístico

Cuadro 1. Distribución provincial del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, (1936-1939)

Provincias	Nº EMPDOS	%	Norte/Km	Agente/Km	Capital	%	Resto prov.	%	Mujeres	%	Varones	%
Álava	333	0,79	138	2,41	98	29,43	235	70,57	21	6,31	312	93,69
Albacete	11	0,03	13	0,85	0	0,00	11	100,00	0	0,00	11	100,00
Alicante	231	0,55	48	4,81	1	0,43	230	99,57	26	11,26	205	88,74
Asturias	2760	6,55	169	16,33	791	28,66	1969	71,34	122	4,42	2638	95,58
Ávila	522	1,24	109	4,79	288	55,17	234	44,83	14	2,68	508	97,32
Barcelona	4285	10,18	211	20,31	1821	42,50	2464	57,50	155	3,62	4130	96,38
Burgos	1893	4,50	155	12,21	286	15,11	1607	84,89	72	3,80	1821	96,20
Cantabria	1258	2,99	114	11,04	431	34,26	827	65,74	74	5,88	1184	94,12
Castellón	723	1,72	123	5,88	237	32,78	486	67,22	108	14,94	615	85,06
Coruña (A)	573	1,36	67	8,55	410	71,55	163	28,45	34	5,93	539	94,07
Girona	339	0,81	64	5,30	0	0,00	339	100,00	21	6,19	318	93,81
Guipúzcoa	1722	4,09	100	17,22	274	15,91	1448	84,09	50	2,90	1672	97,10
Hendaya	7	0,02	0	0	0	0,00	7	100,00	0	0,00	7	100,00
Huesca	771	1,83	331	2,33	67	8,69	704	91,31	66	8,56	705	91,44
León	2392	5,68	290	8,25	1216	50,84	1176	49,16	109	4,56	2283	95,44
Lleida	1538	3,65	167	9,21	1135	73,80	403	26,20	77	5,01	1461	94,99
Lugo	997	2,37	164	6,08	118	11,84	879	88,16	61	6,12	936	93,88
Madrid	5728	13,60	120	47,73	4989	87,10	739	12,90	433	7,56	5295	92,44
Navarra	1252	2,97	223	5,61	295	23,56	957	76,44	99	7,91	1153	92,09
Ourense	97	0,23	42	2,31	0	0,00	97	100,00	15	15,46	82	84,54
Palencia	1383	3,28	234	5,91	301	21,76	1082	78,24	76	5,50	1307	94,50
Rioja (La)	552	1,31	117	4,72	205	37,14	347	62,86	35	6,34	517	93,66
Se desconoce	254	0,60	0	0	0	0,00	254	100,00	11	4,33	243	95,67
Segovia	394	0,94	98	4,02	228	57,87	166	42,13	21	5,33	373	94,67
Soria	10	0,02	0	0	1	10,00	9	90,00	0	0,00	10	100,00
Tarragona	1574	3,74	152	10,36	822	52,22	752	47,78	121	7,69	1453	92,31
Valencia	4110	9,76	313	13,13	2322	56,50	1788	43,50	301	7,32	3809	92,68

Provincias	Nº EMPDOS	%	Norte/Km	Agente/Km	Capital	%	Resto prov.	%	Mujeres	%	Varones	%
Valladolid	4194	9,96	117	35,85	3623	86,39	571	13,61	39	0,93	4155	99,07
Vizcaya	769	1,83	26	29,58	572	74,38	197	25,62	23	2,99	746	97,01
Zaragoza	1435	3,41	109	13,17	1195	83,28	240	16,72	41	2,86	1394	97,14
Total	42.107	100	3.814	11,04	21.726	51,60	20.381	48,40	2,225	5,28	39.882	94,72

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Cuadro 2. Distribución provincial y por servicios del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, (1936-1939)

Provincias	Ac	Alm	Comb	Com	Cons	C	Con	Cta	Co	D	Eco	Elec	Exp	Int	MT	M	PAS	Recl	S	SE	VO	SD	Total
Álava	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	187	0	1	0	0	0	2	0	141	0	333
Albacete	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	2	0	0	0	11
Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	112	1	40	0	0	0	2	0	76	0	231
Asturias	9	0	4	8	0	0	0	1	0	0	4	11	1354	11	761	1	0	7	17	0	571	1	2760
Ávila	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	280	0	61	0	0	1	6	0	170	0	522
Barcelona	27	4	0	7	2	31	1	0	1	0	5	35	1671	32	1631	0	0	6	33	0	796	3	4285
Burgos	10	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	5	773	15	674	0	0	5	7	0	400	1	1893
Cantabria	2	0	0	3	0	0	0	0	1	0	1	6	571	7	343	0	0	3	8	0	313	0	1258
Castellón	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	321	0	108	0	0	0	6	0	286	1	723
Coruña (A)	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	289	11	89	0	0	2	5	0	173	0	573
Girona	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	112	0	76	0	0	0	5	0	140	2	339
Guipúzcoa	1	0	0	31	0	10	0	0	0	0	0	8	784	14	496	0	0	3	13	0	361	1	1722
Hendaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Huesca	0	0	0	7	0	0	1	0	0	0	0	2	303	1	77	0	0	0	18	0	362	0	771
León	3	0	0	8	0	7	0	0	0	0	2	7	922	20	745	0	0	7	18	0	653	0	2392
Lleida	10	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	10	640	2	588	0	0	1	7	0	276	1	1538
Lugo	3	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	2	330	4	388	0	0	2	4	0	254	0	997
Madrid	82	0	0	141	9	135	20	2	11	108	39	144	1974	762	1276	0	21	141	72	44	740	7	5728
Navarra	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	599	0	251	0	0	1	11	0	382	0	1252
Ourense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	1	0	0	0	2	0	54	0	97
Palencia	4	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	4	740	1	200	15	0	0	8	0	408	1	1383
Rioja (La)	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	2	291	2	30	0	0	2	4	0	217	0	552
Se desconoce	0	0	0	4	0	1	1	0	0	0	0	23	21	2	8	0	1	0	1	0	40	152	254
Segovia	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	216	1	50	0	0	1	2	0	122	0	394
Soria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	8	0	10
Tarragona	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	5	687	13	489	0	0	2	7	0	366	0	1574
Valencia	17	1	0	4	0	10	0	0	1	0	2	23	1954	28	1154	0	0	8	36	0	872	0	4110
Valladolid	138	10	0	8	0	10	0	0	1	0	9	15	757	29	2758	1	0	4	22	0	427	5	4194
Vizcaya	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	440	2	138	0	0	4	6	0	170	0	769

Provincias	Ac	Alm	Comb	Com	Cons	C	Con	Cta	Co	D	Eco	Elec	Exp	Int	MT	M	PAS	Recl	S	SE	VO	SD	Total
Zaragoza	4	0	0	2	0	6	0	0	1	0	0	4	731	18	470	0	0	4	10	0	185	0	1435
Total	312	16	4	261	11	210	23	3	21	108	65	318	17.116	977	12.903	17	22	204	334	44	8.963	175	42.107
Porcentajes	0,74	0,04	0,01	0,62	0,03	0,50	0,05	0,01	0,05	0,26	0,15	0,76	40,65	2,32	30,64	0,04	0,05	0,48	0,79	0,10	21,29	0,42	100

Abreviaturas: Ac (Acopios), Alm (Almacenes), Comb (Combustibles), Com (Comercial), Cons (Consejo), C (Contabilidad), Con (Contencioso), Cta (Contrata), Co (Coordinación), D (Dirección), Eco (Economato), Elec (Eléctrico), Exp (Explotación), Int (Intervención), MT (Material y Tracción), M (Minas), PAS (Personal y Asistencia Social), Recl (Reclamaciones), S (Sanitario), SE (Secretaría y Estudios), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Cuadro 3. Distribución provincial del personal ferroviario de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, (1936-1939)

Provincias	Nº EMPDOS	%	Oeste/Km	Agente/Km	Capital	%	Resto prov.	%	Mujeres	%	Varones	%
Ávila	88	1,13	65	1,35	24	27,27	64	72,73	2	2,27	86	97,73
Badajoz	9	0,12	18	0,50	0	0,00	9	100,00	1	11,11	8	88,89
Cáceres	794	10,15	285	2,79	88	11,08	706	88,92	79	9,95	715	90,05
Coruña (A)	269	3,44	77	3,49	0	0,00	269	100,00	19	7,06	250	92,94
León	209	2,67	44	4,75	0	0,00	209	100,00	14	6,70	195	93,30
Lugo	96	1,23	27	3,56	0	0,00	96	100,00	7	7,29	89	92,71
Madrid	1349	17,25	33	40,88	1096	81,25	253	18,75	57	4,23	1292	95,77
Orense	255	3,26	96	2,66	165	64,71	90	35,29	7	2,75	248	97,25
Pontevedra	1364	17,44	123	11,09	82	6,01	1282	93,99	71	5,21	1293	94,79
Portugal	2	0,03	-	-	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Salamanca	1714	21,92	422	4,06	1098	64,06	616	35,94	54	3,15	1660	96,85
Se desconoce	580	7,42	-	-	0	0,00	580	100,00	253	43,62	327	56,38
Toledo	497	6,35	157	3,17	0	0,00	497	100,00	45	9,05	452	90,95
Valladolid	133	1,70	81	1,64	4	3,01	129	96,99	8	6,02	125	93,98
Zamora	462	5,91	149	3,10	252	54,55	210	45,45	24	5,19	438	94,81
Total Provincial	7.821	100,00	1.577	4,96	2.809	35,92	5.012	64,08	641	8,20	7.180	91,80

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Cuadro 4. Distribución provincial y por servicios del personal ferroviario de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, (1936-1939)

Provincias	Ac	Adm	Alm	Cj Ps	Comb	CE	Com	Csj	Ctb	C	D	Elec	Exp	Int	MT	PAS	Recl	S	SE	VO	SD	Total
Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	1	6	0	1	1	0	51	0	88
Badajoz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	5	0	9
Cáceres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	295	13	177	0	1	2	0	303	3	794
Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	129	4	60	0	0	1	0	75	0	269
León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	2	36	0	2	0	0	62	1	209
Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	4	12	0	5	0	0	40	0	96
Madrid	3	6	29	9	1	2	0	10	41	5	16	1	311	147	484	19	42	29	30	163	1	1349
Orense	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	156	5	16	0	1	0	0	73	2	255
Pontevedra	2	1	0	1	0	0	1	0	2	0	1	0	590	20	447	0	8	3	0	283	5	1364
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Salamanca	12	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	705	37	539	0	3	6	0	401	7	1714
Se desconoce	0	0	1	1	0	0	0	3	5	1	1	0	31	6	22	0	2	3	0	78	426	580
Toledo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	234	2	36	0	1	6	0	215	3	497
Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	50	4	9	0	4	0	0	64	1	133
Zamora	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	182	11	86	0	1	1	0	179	1	462
Total Provincial	19	8	30	12	1	2	2	13	50	6	19	1	2.857	256	1.931	19	71	52	30	1.992	450	7.821
%	0,24	0,10	0,38	0,15	0,01	0,03	0,03	0,17	0,64	0,08	0,24	0,01	36,53	3,27	24,69	0,24	0,91	0,66	0,38	25,47	5,75	100

Abreviaturas: Ac (Acopios); Adm (Administrativo); Alm (Almacenes); Cj Ps (Caja de Pensiones); Comb (Combustible); CE (Comisaría de Estado); Com (Comercial); Csj (Consejo); Ctb (Contabilidad); C (Contencioso); D (Dirección); Elec (Eléctrico); Exp (Explotación); Int (Intervención); MT (Material y Tracción); PAS (Personal y As. Social); Recl (Reclamaciones); S (Sanitario); SE (Secretaría); VO (Vía y Obras,) SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Cuadro 5. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Número de empleados y distribución de los mismos por residencias y entre las diferentes casuísticas identificadas

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Salamanca	Salamanca	1098	14,04	901	82,06	41	3,73	46	4,19	19	1,73	992	90,35	12	1,09	1086	98,91
Madrid	Madrid	1096	14,01	66	6,02	5	0,46	86	7,85	266	24,27	739	67,43	48	4,38	1048	95,62
Vigo	Pontevedra	880	11,25	739	83,98	34	3,86	36	4,09	8	0,91	802	91,14	16	1,82	864	98,18
Se desconoce	Se desconoce	580	7,42	84	14,48	9	1,55	13	2,24	37	6,38	521	89,83	253	43,62	327	56,38
Zamora	Zamora	252	3,22	209	82,94	7	2,78	3	1,19	3	1,19	239	94,84	6	2,38	246	97,62
Villaverde	Madrid	200	2,56	10	5,00	1	0,50	8	4,00	71	35,50	120	60,00	2	1,00	198	99,00
Ourense	Ourense	165	2,11	147	89,09	3	1,82	1	0,61	0	0,00	161	97,58	5	3,03	160	96,97
Arroyo-Malpartida	Cáceres	153	1,96	107	69,93	15	9,80	13	8,50	5	3,27	120	78,43	13	8,50	140	91,50
Talavera de la Reina	Toledo	124	1,59	12	9,68	34	27,42	22	17,74	40	32,26	28	22,58	9	7,26	115	92,74
Astorga	León	113	1,44	97	85,84	6	5,31	3	2,65	1	0,88	103	91,15	5	4,42	108	95,58
Navalmoral de la Mata	Cáceres	112	1,43	43	38,39	25	22,32	10	8,93	27	24,11	50	44,64	4	3,57	108	96,43
Ferrol	Coruña (A)	98	1,25	81	82,65	1	1,02	6	6,12	1	1,02	90	91,84	1	1,02	97	98,98
Plasencia-Empalme	Cáceres	89	1,14	50	56,18	18	20,22	8	8,99	4	4,49	59	66,29	5	5,62	84	94,38
Cáceres	Cáceres	88	1,13	47	53,41	14	15,91	14	15,91	13	14,77	47	53,41	3	3,41	85	96,59
Pontevedra	Pontevedra	82	1,05	74	90,24	3	3,66	0	0,00	2	2,44	77	93,90	6	7,32	76	92,68
Plasencia	Cáceres	63	0,81	52	82,54	2	3,17	2	3,17	3	4,76	56	88,89	2	3,17	61	96,83
Villagarcía de Arosa	Pontevedra	61	0,78	49	80,33	2	3,28	1	1,64	0	0,00	58	95,08	0	0,00	61	100
Torrijos	Toledo	59	0,75	2	3,39	15	25,42	6	10,17	20	33,90	18	30,51	2	3,39	57	96,61
Santiago de Compostela	Coruña (A)	56	0,72	40	71,43	10	17,86	4	7,14	1	1,79	41	73,21	2	3,57	54	96,43
La Bañeza	León	52	0,66	45	86,54	3	5,77	1	1,92	0	0,00	48	92,31	6	11,54	46	88,46
Monforte de Lemos	Lugo	50	0,64	41	82,00	3	6,00	2	4,00	1	2,00	44	88,00	4	8,00	46	92,00
Villaluenga de la Sagra	Toledo	50	0,64	22	44,00	14	28,00	0	0,00	7	14,00	29	58,00	3	6,00	47	94,00
Béjar	Salamanca	49	0,63	35	71,43	2	4,08	4	8,16	0	0,00	43	87,76	0	0,00	49	100
Medina del Campo	Valladolid	48	0,61	43	89,58	5	10,42	0	0,00	0	0,00	43	89,58	3	6,25	45	93,75
Benavente	Zamora	48	0,61	42	87,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	48	100	5	10,42	43	89,58
Oropesa de Toledo	Toledo	38	0,49	10	26,32	11	28,95	4	10,53	3	7,89	20	52,63	6	15,79	32	84,21
Valencia de Alcántara	Cáceres	35	0,45	20	57,14	6	17,14	3	8,57	0	0,00	26	74,29	5	14,29	30	85,71
Redondela	Pontevedra	35	0,45	30	85,71	1	2,86	0	0,00	0	0,00	34	97,14	4	11,43	31	88,57
Fuente de San Esteban	Salamanca	35	0,45	32	91,43	1	2,86	1	2,86	0	0,00	33	94,29	0	0,00	35	100
Rivadavia	Ourense	34	0,43	25	73,53	5	14,71	1	2,94	0	0,00	28	82,35	2	5,88	32	94,12
Peñaranda de Bracamonte	Salamanca	31	0,40	18	58,06	5	16,13	0	0,00	6	19,35	20	64,52	3	9,68	28	90,32

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Betanzos	Coruña (A)	29	0,37	27	93,10	1	3,45	0	0,00	0	0,00	28	96,55	2	6,90	27	93,10
Guillarey	Pontevedra	29	0,37	26	89,66	2	6,90	0	0,00	0	0,00	27	93,10	5	17,24	24	82,76
Ciudad Rodrigo	Salamanca	29	0,37	18	62,07	5	17,24	0	0,00	1	3,45	23	79,31	0	0,00	29	100
Porriño	Pontevedra	28	0,36	21	75,00	2	7,14	0	0,00	1	3,57	25	89,29	3	10,71	25	89,29
Guijuelo	Salamanca	27	0,35	25	92,59	0	0,00	0	0,00	1	3,70	26	96,30	2	7,41	25	92,59
Toro	Zamora	27	0,35	25	92,59	0	0,00	0	0,00	0	0,00	27	100	1	3,70	26	96,30
Barbantes	Ourense	25	0,32	22	88,00	1	4,00	0	0,00	0	0,00	24	96,00	0	0,00	25	100
Fuentes de Oñoro	Salamanca	25	0,32	20	80,00	0	0,00	2	8,00	0	0,00	23	92,00	1	4,00	24	96,00
Ávila	Ávila	24	0,31	20	83,33	2	8,33	0	0,00	2	8,33	20	83,33	2	8,33	22	91,67
Cañaveral	Cáceres	23	0,29	16	69,57	2	8,70	1	4,35	1	4,35	19	82,61	4	17,39	19	82,61
Casatejada	Cáceres	23	0,29	13	56,52	3	13,04	2	8,70	2	8,70	16	69,57	2	8,70	21	91,30
Calzada de Oropesa, La	Toledo	22	0,28	2	9,09	2	9,09	4	18,18	4	18,18	12	54,55	3	13,64	19	86,36
Hervás	Cáceres	21	0,27	20	95,24	0	0,00	0	0,00	0	0,00	21	100	2	9,52	19	90,48
Arcade	Pontevedra	21	0,27	18	85,71	1	4,76	0	0,00	0	0,00	20	95,24	7	33,33	14	66,67
Illescas	Toledo	21	0,27	0	0,00	6	28,57	0	0,00	2	9,52	13	61,90	3	14,29	18	85,71
Cantalapiedra	Salamanca	20	0,26	17	85,00	0	0,00	1	5,00	0	0,00	19	95,00	1	5,00	19	95,00
Fregeneda, La	Salamanca	19	0,24	16	84,21	1	5,26	0	0,00	0	0,00	18	94,74	0	0,00	19	100
Gomecello	Salamanca	19	0,24	12	63,16	0	0,00	0	0,00	1	5,26	18	94,74	1	5,26	18	94,74
Pizarral	Salamanca	19	0,24	12	63,16	2	10,53	0	0,00	0	0,00	17	89,47	4	21,05	15	78,95
Nava del Rey	Valladolid	19	0,24	17	89,47	0	0,00	1	5,26	0	0,00	18	94,74	3	15,79	16	84,21
Canabal	Lugo	18	0,23	17	94,44	1	5,56	0	0,00	0	0,00	17	94,44	2	11,11	16	88,89
Portas	Pontevedra	18	0,23	17	94,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	18	100	3	16,67	15	83,33
Portela	Pontevedra	18	0,23	17	94,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	18	100	7	38,89	11	61,11
Salvaterra de Miño	Pontevedra	18	0,23	14	77,78	1	5,56	0	0,00	2	11,11	15	83,33	5	27,78	13	72,22
Rielves	Toledo	18	0,23	3	16,67	3	16,67	2	11,11	5	27,78	8	44,44	2	11,11	16	88,89
Casar de Cáceres	Cáceres	17	0,22	14	82,35	1	5,88	0	0,00	0	0,00	16	94,12	2	11,76	15	88,24
Oliva de Plasencia	Cáceres	17	0,22	16	94,12	2	11,76	0	0,00	0	0,00	15	88,24	2	11,76	15	88,24
Valcabado del Páramo	León	17	0,22	15	88,24	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	100	0	0,00	17	100
Fuentes de Béjar	Salamanca	17	0,22	15	88,24	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	100	3	17,65	14	82,35
Sanchotello	Salamanca	17	0,22	17	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	100	5	29,41	12	70,59
Santa Olalla	Toledo	17	0,22	2	11,76	2	11,76	0	0,00	9	52,94	6	35,29	2	11,76	15	88,24
Aliseda	Cáceres	16	0,20	11	68,75	0	0,00	0	0,00	1	6,25	15	93,75	4	25,00	12	75,00
Catoira	Pontevedra	16	0,20	15	93,75	0	0,00	0	0,00	0	0,00	16	100	1	6,25	15	93,75
Valos, Los	Pontevedra	16	0,20	16	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	16	100	2	12,50	14	87,50
Calera y Chozas	Toledo	16	0,20	0	0,00	4	25,00	2	12,50	5	31,25	5	31,25	2	12,50	14	87,50

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Illán de Vacas-Cebolla	Toledo	16	0,20	0	0,00	3	18,75	0	0,00	9	56,25	4	25,00	3	18,75	13	81,25
Villamiel de Toledo	Toledo	16	0,20	2	12,50	3	18,75	2	12,50	6	37,50	5	31,25	2	12,50	14	87,50
Casas de Millán	Cáceres	15	0,19	13	86,67	1	6,67	1	6,67	0	0,00	13	86,67	6	40,00	9	60,00
Leganés	Madrid	15	0,19	0	0,00	4	26,67	1	6,67	1	6,67	9	60,00	2	13,33	13	86,67
Los Peares	Ourense	15	0,19	11	73,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	15	100	0	0,00	15	100
Figueira	Pontevedra	15	0,19	14	93,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	15	100	0	0,00	15	100
Fiqueirido	Pontevedra	15	0,19	14	93,33	1	6,67	0	0,00	0	0,00	14	93,33	3	20,00	12	80,00
Alcañizo	Toledo	15	0,19	2	13,33	2	13,33	1	6,67	6	40,00	6	40,00	1	6,67	14	93,33
Bargas	Toledo	15	0,19	2	13,33	6	40,00	1	6,67	0	0,00	8	53,33	0	0,00	15	100
Corrales del Vino	Zamora	15	0,19	14	93,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	15	100	1	6,67	14	93,33
Cubo del Vino	Zamora	15	0,19	13	86,67	1	6,67	0	0,00	0	0,00	14	93,33	0	0,00	15	100
Pobladura del Valle	Zamora	15	0,19	15	100	0	0,00	1	6,67	0	0,00	14	93,33	2	13,33	13	86,67
Crespos	Ávila	14	0,18	12	85,71	0	0,00	0	0,00	0	0,00	14	100	0	0,00	14	100
Almendral	Cáceres	14	0,18	14	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	14	100	2	14,29	12	85,71
Pontedeume	Coruña (A)	14	0,18	11	78,57	1	7,14	0	0,00	0	0,00	13	92,86	0	0,00	14	100
Valderrey	León	14	0,18	12	85,71	0	0,00	1	7,14	0	0,00	13	92,86	2	14,29	12	85,71
Griñón	Madrid	14	0,18	0	0,00	2	14,29	1	7,14	2	14,29	9	64,29	2	14,29	12	85,71
Lumbrals	Salamanca	14	0,18	12	85,71	0	0,00	0	0,00	0	0,00	14	100	1	7,14	13	92,86
Montearagón	Toledo	14	0,18	1	7,14	4	28,57	1	7,14	7	50,00	2	14,29	1	7,14	13	92,86
Castroño	Valladolid	14	0,18	12	85,71	1	7,14	1	7,14	0	0,00	12	85,71	0	0,00	14	100
Malpartida de Plasencia	Cáceres	13	0,17	12	92,31	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	100	4	30,77	9	69,23
Mirabel	Cáceres	13	0,17	12	92,31	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	100	4	30,77	9	69,23
Río Tajo	Cáceres	13	0,17	10	76,92	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	100	5	38,46	8	61,54
Moriscos	Salamanca	13	0,17	12	92,31	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	100	1	7,69	12	92,31
Sancti-Spiritus	Salamanca	13	0,17	13	100	0	0,00	1	7,69	0	0,00	12	92,31	0	0,00	13	100
Cabañas de la Sagra	Toledo	13	0,17	1	7,69	3	23,08	0	0,00	0	0,00	10	76,92	1	7,69	12	92,31
San Román	Valladolid	13	0,17	11	84,62	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	100	0	0,00	13	100
Monsalpe	Ávila	12	0,15	11	91,67	1	8,33	1	8,33	0	0,00	10	83,33	0	0,00	12	100
Esclavitud	Coruña (A)	12	0,15	12	100	1	8,33	0	0,00	0	0,00	11	91,67	3	25,00	9	75,00
Humanes	Madrid	12	0,15	2	16,67	4	33,33	2	16,67	1	8,33	5	41,67	0	0,00	12	100
Pousa	Pontevedra	12	0,15	12	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12	100	0	0,00	12	100
Puentecures	Pontevedra	12	0,15	11	91,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12	100	1	8,33	11	91,67
Pedroso de la Armuña, El	Salamanca	12	0,15	9	75,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12	100	2	16,67	10	83,33
Manganeses de la Lampreana	Zamora	12	0,15	7	58,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12	100	0	0,00	12	100

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Aldeanueva del Camino	Cáceres	11	0,14	11	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100	1	9,09	10	90,91
Baños de Montemayor	Cáceres	11	0,14	6	54,55	4	36,36	1	9,09	0	0,00	6	54,55	1	9,09	10	90,91
Bazagona, La	Cáceres	11	0,14	8	72,73	1	9,09	0	0,00	0	0,00	10	90,91	2	18,18	9	81,82
Herreruela	Cáceres	11	0,14	9	81,82	1	9,09	0	0,00	0	0,00	10	90,91	2	18,18	9	81,82
Fuenlabrada	Madrid	11	0,14	0	0,00	4	36,36	2	18,18	0	0,00	5	45,45	3	27,27	8	72,73
Barra de Miño	Ourense	11	0,14	11	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100	0	0,00	11	100
Arbó	Pontevedra	11	0,14	9	81,82	1	9,09	0	0,00	1	9,09	9	81,82	0	0,00	11	100
Frieira	Pontevedra	11	0,14	9	81,82	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100	0	0,00	11	100
Alba de Tormes	Salamanca	11	0,14	10	90,91	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100	0	0,00	11	100
Hinojosa de Duero	Salamanca	11	0,14	11	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100	1	9,09	10	90,91
Sieteiglesias de Tormes	Salamanca	11	0,14	11	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100	0	0,00	11	100
Erustes	Toledo	11	0,14	1	9,09	3	27,27	1	9,09	2	18,18	5	45,45	0	0,00	11	100
San Marcos	Toledo	11	0,14	2	18,18	3	27,27	0	0,00	2	18,18	6	54,55	0	0,00	11	100
Tabla, La	Zamora	11	0,14	10	90,91	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100	1	9,09	10	90,91
Casal	Coruña (A)	10	0,13	9	90,00	1	10,00	1	10,00	0	0,00	8	80,00	2	20,00	8	80,00
Nieves, Las	Pontevedra	10	0,13	8	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	100	0	0,00	10	100
Tuy	Pontevedra	10	0,13	8	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	100	1	10,00	9	90,00
Boadilla	Salamanca	10	0,13	8	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	100	1	10,00	9	90,00
Cantalpino	Salamanca	10	0,13	7	70,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	9	90,00	1	10,00	9	90,00
Fresno el Viejo	Salamanca	10	0,13	10	100	1	10,00	0	0,00	0	0,00	9	90,00	0	0,00	10	100
Villavieja de Yeltes	Salamanca	10	0,13	9	90,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	9	90,00	2	20,00	8	80,00
Campillo, El	Valladolid	10	0,13	8	80,00	2	20,00	0	0,00	0	0,00	8	80,00	0	0,00	10	100
Barcial del Barco	Zamora	10	0,13	8	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	100	1	10,00	9	90,00
Padrón	Coruña (A)	9	0,12	9	100	1	11,11	0	0,00	0	0,00	8	88,89	1	11,11	8	88,89
San Esteban	Lugo	9	0,12	3	33,33	3	33,33	0	0,00	1	11,11	5	55,56	0	0,00	9	100
Aldealengua	Salamanca	9	0,12	7	77,78	0	0,00	1	11,11	0	0,00	8	88,89	2	22,22	7	77,78
Babilafuente	Salamanca	9	0,12	8	88,89	2	22,22	0	0,00	0	0,00	7	77,78	1	11,11	8	88,89
Doñinos de Salamanca	Salamanca	9	0,12	7	77,78	0	0,00	1	11,11	0	0,00	8	88,89	1	11,11	8	88,89
Martín de Yeltes	Salamanca	9	0,12	9	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100	1	11,11	8	88,89
Maza de Alba, La	Salamanca	9	0,12	9	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100	1	11,11	8	88,89
Puerto de Béjar	Salamanca	9	0,12	7	77,78	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100	1	11,11	8	88,89
Quejigal	Salamanca	9	0,12	6	66,67	0	0,00	1	11,11	1	11,11	7	77,78	1	11,11	8	88,89
Carpio	Valladolid	9	0,12	9	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100	0	0,00	9	100
Venta de Pollos	Valladolid	9	0,12	8	88,89	3	33,33	0	0,00	0	0,00	6	66,67	1	11,11	8	88,89
Coreses	Zamora	9	0,12	6	66,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100	1	11,11	8	88,89

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Piedrahita de Castro	Zamora	9	0,12	8	88,89	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100	2	22,22	7	77,78
Cardeñosa	Ávila	8	0,10	8	100	0	0,00	1	12,50	0	0,00	7	87,50	0	0,00	8	100
San Vicente de Alcántara	Badajoz	8	0,10	5	62,50	1	12,50	0	0,00	1	12,50	6	75,00	1	12,50	7	87,50
Miño	Coruña (A)	8	0,10	5	62,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	100	1	12,50	7	87,50
Neda	Coruña (A)	8	0,10	5	62,50	0	0,00	1	12,50	1	12,50	6	75,00	2	25,00	6	75,00
Sela	Pontevedra	8	0,10	8	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	100	0	0,00	8	100
Arapiles	Salamanca	8	0,10	8	100	1	12,50	0	0,00	0	0,00	7	87,50	0	0,00	8	100
Espeja	Salamanca	8	0,10	5	62,50	1	12,50	1	12,50	1	12,50	5	62,50	0	0,00	8	100
Maya, La	Salamanca	8	0,10	7	87,50	1	12,50	0	0,00	0	0,00	7	87,50	1	12,50	7	87,50
Numancia de la Sagra	Toledo	8	0,10	0	0,00	2	25,00	0	0,00	0	0,00	6	75,00	1	12,50	7	87,50
San Pedro del Arroyo	Ávila	7	0,09	5	71,43	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	100	0	0,00	7	100
Aldea Moret	Cáceres	7	0,09	6	85,71	1	14,29	0	0,00	0	0,00	6	85,71	2	28,57	5	71,43
Segura de Toro	Cáceres	7	0,09	7	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	100	1	14,29	6	85,71
Barallobre	Coruña (A)	7	0,09	5	71,43	0	0,00	1	14,29	0	0,00	6	85,71	2	28,57	5	71,43
Osebe	Coruña (A)	7	0,09	7	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	100	1	14,29	6	85,71
Bogajo	Salamanca	7	0,09	7	100	1	14,29	0	0,00	0	0,00	6	85,71	0	0,00	7	100
Ledrada	Salamanca	7	0,09	7	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	100	0	0,00	7	100
Tejares	Salamanca	7	0,09	7	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	100	0	0,00	7	100
Perdigón y Morales del Vino	Zamora	7	0,09	7	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	100	0	0,00	7	100
Narros del Castillo	Ávila	6	0,08	6	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100	0	0,00	6	100
Caldelas	Pontevedra	6	0,08	4	66,67	1	16,67	0	0,00	0	0,00	5	83,33	1	16,67	5	83,33
Godos	Pontevedra	6	0,08	6	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100	3	50,00	3	50,00
Aldehuela de la Bóveda	Salamanca	6	0,08	5	83,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100	0	0,00	6	100
Valdunciel	Salamanca	6	0,08	6	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100	0	0,00	6	100
Cazalegas	Toledo	6	0,08	1	16,67	0	0,00	0	0,00	3	50,00	3	50,00	2	33,33	4	66,67
Gimialcón	Ávila	5	0,06	5	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100	0	0,00	5	100
Areas	Lugo	5	0,06	4	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100	0	0,00	5	100
Bóveda	Lugo	5	0,06	3	60,00	1	20,00	0	0,00	0	0,00	4	80,00	1	20,00	4	80,00
Rubianes	Pontevedra	5	0,06	4	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100	1	20,00	4	80,00
Huelmos	Salamanca	5	0,06	3	60,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100	1	20,00	4	80,00
Carbajosa	Zamora	5	0,06	5	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100	2	40,00	3	60,00
Fresno de la Ribera	Zamora	5	0,06	5	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100	0	0,00	5	100
Aveinte	Ávila	4	0,05	2	50,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	4	100
Teis	Pontevedra	4	0,05	3	75,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100	0	0,00	4	100

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Barbadillo y Calzada	Salamanca	4	0,05	2	50,00	1	25,00	0	0,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	4	100
Boada	Salamanca	4	0,05	4	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100	0	0,00	4	100
Carpio de Azaba	Salamanca	4	0,05	2	50,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	4	100
Collado, El	Salamanca	4	0,05	2	50,00	1	25,00	0	0,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	4	100
Villanueva de Cañedo	Salamanca	4	0,05	4	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100	0	0,00	4	100
Villar de Gállimazo	Salamanca	4	0,05	4	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100	0	0,00	4	100
Villares de Yeltes	Salamanca	4	0,05	1	25,00	2	50,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	4	100
Valladolid	Valladolid	4	0,05	3	75,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	4	100
Perdigón, El	Zamora	4	0,05	4	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100	0	0,00	4	100
Muñogrande	Ávila	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	0	0,00	3	100
Villar de Plasencia	Cáceres	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	1	33,33	2	66,67
Perlio	Coruña (A)	3	0,04	3	100	1	33,33	0	0,00	0	0,00	2	66,67	0	0,00	3	100
Saludes de Castroponce	León	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	1	33,33	2	66,67
Sanchotello	Lugo	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	0	0,00	3	100
Fresno Alhándiga	Salamanca	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	1	33,33	2	66,67
Moriñigo	Salamanca	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	1	33,33	2	66,67
Olmedo	Valladolid	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	0	0,00	3	100
Monte la Reina	Zamora	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	1	33,33	2	66,67
Porto	Zamora	3	0,04	3	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100	0	0,00	3	100
Rivilla de Barajas	Ávila	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Casas del Monte	Cáceres	2	0,03	1	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Garrovillas	Cáceres	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Calzada	León	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Páramo de Sil	León	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Puente Canedo	Ourense	2	0,03	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100
Cordeiro	Pontevedra	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Rebordanes	Pontevedra	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Sayar	Pontevedra	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Calzada de Don Diego	Salamanca	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Olmedo y Cerralbo	Salamanca	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	1	50,00	1	50,00
San Morales	Salamanca	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Valdecarpintero	Salamanca	2	0,03	1	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Barcience	Toledo	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	1	50,00	1	50,00
Castrejón	Toledo	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	1	50,00	1	50,00
Manzanillo	Valladolid	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	1	50,00	1	50,00

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Pollos	Valladolid	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Moreruela de los Infanzones	Zamora	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Nava del Rey	Zamora	2	0,03	1	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Santovenia del Escla	Zamora	2	0,03	1	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	0	0,00	2	100
Villaveza del Agua	Zamora	2	0,03	2	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100	1	50,00	1	50,00
Albornos	Ávila	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Aldehuela	Ávila	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Pedrosillo	Ávila	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Valdetorres*	Badajoz	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100
Aldealengua	Cáceres	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Jarandilla	Cáceres	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Sela	Cáceres	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Toril	Cáceres	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Ames	Coruña (A)	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Cabanas	Coruña (A)	1	0,01	0	0,00	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100
Franza	Coruña (A)	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Narón	Coruña (A)	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Paderne	Coruña (A)	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	1	100	0	0,00
Rodiño	Coruña (A)	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
San Martín de Porto	Coruña (A)	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	1	100	0	0,00
Santa Comba	Coruña (A)	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Cañedo	León	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Cebrones del Río	León	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
El Pedroso de la Armuña	León	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Ponferrada	León	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Riego de la Vega	León	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Toral de los Vados	León	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Cervantes	Lugo	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Fiñeira	Lugo	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Folgueira	Lugo	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Meira	Lugo	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Salcedo	Lugo	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
San Giraldo	Lugo	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Gargantilla de Lozoya	Madrid	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
El Barco de Valdeorras	Ourense	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Frieira	Ourense	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Reigada	Ourense	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Baliñas	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Budiño	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	1	100	0	0,00
Carril, El	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Cea	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Chapela	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Cornazo	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Marín	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Poyo	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Salcedo	Pontevedra	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	1	100	0	0,00
Veigadaña	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Ventosea	Pontevedra	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Barca d'Alba	Portugal	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Valença do Minho	Portugal	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Canillas de Abajo	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Cantaracillo	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Carbajosa	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Encina, La	Salamanca	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Garcirrey	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Huerta	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Macotera	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Mata de Armuña	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Monterrubio de Armuña	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Muñoz	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Pitegua	Salamanca	1	0,01	0	0,00	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100
Retortillo	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Robliza de Cojos	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
San Muñoz	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Santa Marta de Tormes	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Topas	Salamanca	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Villares de la Reina	Salamanca	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Loranque	Toledo	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Puebla de Montalbán, La	Toledo	1	0,01	0	0,00	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	ZN	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Yuncos	Toledo	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Cubillos	Zamora	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Monfarracinos	Zamora	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Pajares de Lampreana	Zamora	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Villarrín de Campos	Zamora	1	0,01	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100	0	0,00	1	100
Total General		7.821	100	4.616	59,02	431	5,51	345	4,41	622	7,95	6.423	82,13	641	8,20	7.180	91,80

Abreviaturas: SD (Sanción desconocida), SEP DEF (Separación Definitiva); RCS (Reingreso con Sanción); RSS (Reingreso sin Sanción); M (Mujeres); V (Varones).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Cuadro 6. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Número de empleados y distribución de los mismos por residencias y servicios

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Salamanca	Salamanca	1098	14,04	12	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	424	29	526	-	3	4	-	92	4	1098
Madrid	Madrid	1096	14,01	3	6	24	9	1	2	-	10	41	5	16	280	147	314	18	42	27	30	117	4	1096
Vigo	Pontevedra	880	11,25	2	1	-	1	-	-	1	-	2	-	1	365	18	425	-	8	1	-	51	4	880
Se desconoce	Se desconoce	580	7,42	-	-	1	1	-	-	-	3	5	1	1	31	6	22	-	2	3	-	78	426	580
Zamora	Zamora	252	3,22	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	103	11	85	-	1	-	-	50	1	252
Villaverde	Madrid	200	2,56	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	171	-	-	1	-	19	-	200
Ourense	Ourense	165	2,11	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110	4	16	-	1	-	-	30	2	165
Arroyo-Malpartida	Cáceres	153	1,96	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	-	87	-	-	-	-	33	3	153
Talavera de la Reina	Toledo	124	1,59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	2	20	-	-	1	-	36	1	124
Astorga	León	113	1,44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61	2	36	-	2	-	-	11	1	113
Navalmoral de la Mata	Cáceres	112	1,43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49	-	45	-	-	-	-	18	-	112
Ferrol	Coruña (A)	98	1,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	3	43	-	-	1	-	9	-	98
Plasencia-Empalme	Cáceres	89	1,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	29	-	-	1	-	14	-	89
Cáceres	Cáceres	88	1,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51	13	6	-	1	-	-	17	-	88
Pontevedra	Pontevedra	82	1,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	2	5	-	-	1	-	11	-	82
Plasencia	Cáceres	63	0,81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	-	4	-	-	-	-	16	-	63
Villagarcía de Arosa	Pontevedra	61	0,78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	-	11	-	-	-	-	6	1	61
Torrijos	Toledo	59	0,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	-	-	-	-	1	-	16	-	59
Santiago de Compostela	Coruña (A)	56	0,72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	-	15	-	-	-	-	4	-	56
La Bañeza	León	52	0,66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-	-	17	-	52
Monforte de Lemos	Lugo	50	0,64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	4	10	-	5	-	-	13	-	50
Villaluenga de la Sagra	Toledo	50	0,64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	-	15	-	1	-	-	11	2	50
Béjar	Salamanca	49	0,63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	3	-	-	-	-	11	2	49
Medina del Campo	Valladolid	48	0,61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	4	7	-	4	-	-	15	-	48

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Benavente	Zamora	48	0,61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	20	-	48
Oropesa de Toledo	Toledo	38	0,49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-	-	16	-	38
Valencia de Alcántara	Cáceres	35	0,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	2	-	-	-	-	22	-	35
Redondela	Pontevedra	35	0,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	-	1	-	-	-	-	12	-	35
Fuente de San Esteban	Salamanca	35	0,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	2	2	-	-	-	-	11	-	35
Rivadavia	Ourense	34	0,43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-	13	-	34
Peñaranda de Bracamonte	Salamanca	31	0,40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	13	-	31
Betanzos	Coruña (A)	29	0,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	1	2	-	-	-	-	10	-	29
Guillarey	Pontevedra	29	0,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	2	-	-	-	-	14	-	29
Ciudad Rodrigo	Salamanca	29	0,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-	8	-	29
Porriño	Pontevedra	28	0,36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	14	-	28
Guijuelo	Salamanca	27	0,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	13	-	27
Toro	Zamora	27	0,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	15	-	27
Barbantes	Ourense	25	0,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	13	-	25
Fuentes de Oñoro	Salamanca	25	0,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	6	-	-	-	-	-	7	1	25
Ávila	Ávila	24	0,31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	1	5	-	1	-	-	10	-	24
Cañaveral	Cáceres	23	0,29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	15	-	23
Casatejada	Cáceres	23	0,29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	1	-	13	-	23
Calzada de Oropesa, La	Toledo	22	0,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	17	-	22
Hervás	Cáceres	21	0,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	1	-	-	-	-	11	-	21
Arcade	Pontevedra	21	0,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	17	-	21
Illescas	Toledo	21	0,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	11	-	21
Cantalapiedra	Salamanca	20	0,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	1	-	-	-	-	12	-	20
Fregeneda, La	Salamanca	19	0,24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	3	-	-	-	-	9	-	19
Gomecello	Salamanca	19	0,24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	9	-	19
Pizarral	Salamanca	19	0,24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	12	-	19
Nava del Rey	Valladolid	19	0,24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	11	-	19

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Canabal	Lugo	18	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	1	-	-	-	-	10	-	18
Portas	Pontevedra	18	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	11	-	18
Portela	Pontevedra	18	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	16	-	18
Salvatierra de Miño	Pontevedra	18	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1	-	12	-	18
Rielves	Toledo	18	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	-	13	-	18
Casar de Cáceres	Cáceres	17	0,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	16	-	17
Oliva de Plasencia	Cáceres	17	0,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	2	-	-	-	-	9	-	17
Valcabado del Páramo	León	17	0,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	13	-	17
Fuentes de Béjar	Salamanca	17	0,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	10	-	17
Sanchotello	Salamanca	17	0,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	13	-	17
Santa Olalla	Toledo	17	0,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	-	10	-	17
Aliseda	Cáceres	16	0,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	14	-	16
Catoira	Pontevedra	16	0,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	12	-	16
Valos, Los	Pontevedra	16	0,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	14	-	16
Calera y Chozas	Toledo	16	0,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	1	-	9	-	16
Illán de Vacas-Cebolla	Toledo	16	0,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	10	-	16
Villamiel de Toledo	Toledo	16	0,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	9	-	16
Casas de Millán	Cáceres	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	12	-	15
Leganés	Madrid	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	8	-	15
Los Peares	Ourense	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	8	-	15
Figueira	Pontevedra	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	9	-	15
Fiqueirido	Pontevedra	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	11	-	15
Alcañizo	Toledo	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	10	-	15
Bargas	Toledo	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	7	-	15
Corrales del Vino	Zamora	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	9	-	15
Cubo del Vino	Zamora	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	9	-	15
Pobladura del Valle	Zamora	15	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	12	-	15
Crespos	Ávila	14	0,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	8	-	14

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Almendral	Cáceres	14	0,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	9	-	14
Pontedeume	Coruña (A)	14	0,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	9	-	14
Valderrey	León	14	0,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	10	-	14
Griñón	Madrid	14	0,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	11	-	14
Lumbrales	Salamanca	14	0,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	8	-	14
Montearagón	Toledo	14	0,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	7	-	14
Castroonuño	Valladolid	14	0,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	-	9	-	14
Malpartida de Plasencia	Cáceres	13	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	13
Mirabel	Cáceres	13	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	12	-	13
Río Tajo	Cáceres	13	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	13
Moriscos	Salamanca	13	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	9	-	13
Sancti-Spiritus	Salamanca	13	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	8	-	13
Cabañas de la Sagra	Toledo	13	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1	-	7	-	13
San Román	Valladolid	13	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	9	-	13
Monsalupe	Ávila	12	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	9	-	12
Esclavitud	Coruña (A)	12	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	9	-	12
Humanes	Madrid	12	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	3	-	12
Pousa	Pontevedra	12	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	9	-	12
Puentecesures	Pontevedra	12	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	8	-	12
Pedroso de la Armuña, El	Salamanca	12	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	8	-	12
Manganeses de la Lampreana	Zamora	12	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	7	-	12
Aldeanueva del Camino	Cáceres	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	5	-	11
Baños de Montemayor	Cáceres	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	6	-	11
Bazagona, La	Cáceres	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	9	-	11
Herreruela	Cáceres	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	10	-	11
Fuenlabrada	Madrid	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1	-	5	-	11
Barra de Miño	Ourense	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7	-	11

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Arbó	Pontevedra	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	5	-	11
Frieira	Pontevedra	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	8	-	11
Alba de Tormes	Salamanca	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	2	-	11
Hinojosa de Duero	Salamanca	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	9	-	11
Sieteiglesias de Tormes	Salamanca	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7	-	11
Erustes	Toledo	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	-	6	-	11
San Marcos	Toledo	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	6	-	11
Tabla, La	Zamora	11	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7	-	11
Casal	Coruña (A)	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	7	-	10
Nieves, Las	Pontevedra	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	6	-	10
Tuy	Pontevedra	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	2	-	10
Boadilla	Salamanca	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	4	-	10
Cantalpino	Salamanca	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	6	-	10
Fresno el Viejo	Salamanca	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5	-	10
Villavieja de Yeltes	Salamanca	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	9	-	10
Campillo, El	Valladolid	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5	-	10
Barcial del Barco	Zamora	10	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	6	-	10
Padrón	Coruña (A)	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	3	-	9
San Esteban	Lugo	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	2	-	9
Aldealengua	Salamanca	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	-	6	-	9
Babilafuente	Salamanca	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	5	-	9
Doñinos de Salamanca	Salamanca	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	5	-	9
Martín de Yeltes	Salamanca	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9
Maza de Alba, La	Salamanca	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	9
Puerto de Béjar	Salamanca	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9
Quejigal	Salamanca	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	-	4	-	9
Carpio	Valladolid	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	5	-	9
Venta de Pollos	Valladolid	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Corese	Zamora	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	6	-	9
Piedrahita de Castro	Zamora	9	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	6	-	9
Cardeñosa	Ávila	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	6	-	8
San Vicente de Alcántara	Badajoz	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	5	-	8
Miño	Coruña (A)	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	6	-	8
Neda	Coruña (A)	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	8
Sela	Pontevedra	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	5	-	8
Arapiles	Salamanca	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	8
Espeja	Salamanca	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	6	-	8
Maya, La	Salamanca	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	3	-	8
Numancia de la Sagra	Toledo	8	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	3	-	8
San Pedro del Arroyo	Ávila	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	4	-	7
Aldea Moret	Cáceres	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5	-	7
Segura de Toro	Cáceres	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3	-	7
Barallobre	Coruña (A)	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	4	-	7
Osebe	Coruña (A)	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	4	-	7
Bogajo	Salamanca	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5	-	7
Ledrada	Salamanca	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	1	-	7
Tejares	Salamanca	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	2	-	7
Perdigón y Morales del Vino	Zamora	7	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5	-	7
Narros del Castillo	Ávila	6	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	6
Caldelas	Pontevedra	6	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-	6
Godos	Pontevedra	6	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	6	-	6
Aldehuela de la Bóveda	Salamanca	6	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-	6
Valdunciel	Salamanca	6	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-	6
Cazalegas	Toledo	6	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	6	-	6
Gimialcón	Ávila	5	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	3	-	5

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Areas	Lugo	5	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	-	5
Bóveda	Lugo	5	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5
Rubianes	Pontevedra	5	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	-	5
Huelmos	Salamanca	5	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	2	-	5
Carbajosa	Zamora	5	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5
Fresno de la Ribera	Zamora	5	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5
Aveinte	Ávila	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Teis	Pontevedra	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	-	4
Barbadillo y Calzada	Salamanca	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Boada	Salamanca	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Carpio de Azaba	Salamanca	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Collado, El	Salamanca	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	-	4
Villanueva de Cañedo	Salamanca	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Villar de Gallimazo	Salamanca	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	-	4
Villares de Yeltes	Salamanca	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	4
Valladolid	Valladolid	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	4
Perdigón, El	Zamora	4	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	-	1	-	4
Muñogrande	Ávila	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Villar de Plasencia	Cáceres	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Perlio	Coruña (A)	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Saludes de Castroponce	León	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Sanchotello	Lugo	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Fresno Alhándiga	Salamanca	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Moriñigo	Salamanca	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Olmedo	Valladolid	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Monte la Reina	Zamora	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Porto	Zamora	3	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Rivilla de Barajas	Ávila	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Casas del Monte	Cáceres	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Garrovillas	Cáceres	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Calzada	León	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Páramo de Sil	León	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Puente Canedo	Ourense	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	2
Cordeiro	Pontevedra	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Rebordanes	Pontevedra	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Sayar	Pontevedra	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Calzada de Don Diego	Salamanca	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Olmedo y Cerralbo	Salamanca	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
San Morales	Salamanca	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Valdecarpintero	Salamanca	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Barciencia	Toledo	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Castrejón	Toledo	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Manzanillo	Valladolid	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Pollos	Valladolid	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Moreruela de los Infanzones	Zamora	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Nava del Rey	Zamora	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Santovenia del Esla	Zamora	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Villaveza del Agua	Zamora	2	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Albornos	Ávila	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Aldehuela	Ávila	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Pedrosillo	Ávila	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Valdetorres*	Badajoz	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Aldealengua	Cáceres	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Jarandilla	Cáceres	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sela	Cáceres	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Toril	Cáceres	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Ames	Coruña (A)	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cabanas	Coruña (A)	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Franza	Coruña (A)	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Narón	Coruña (A)	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Paderne	Coruña (A)	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Rodiño	Coruña (A)	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
San Martín de Porto	Coruña (A)	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Santa Comba	Coruña (A)	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cañedo	León	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Cebrones del Río	León	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
El Pedroso de la Armuña	León	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Ponferrada	León	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Riego de la Vega	León	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Toral de los Vados	León	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cervantes	Lugo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Fiñeira	Lugo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Folgueira	Lugo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Meira	Lugo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Salcedo	Lugo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
San Giraldo	Lugo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Gargantilla de Lozoya	Madrid	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
El Barco de Valdeorras	Ourense	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Frieira	Ourense	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Reigada	Ourense	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Baliñas	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Budiño	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Carril, El	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Cea	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Chapela	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cornazo	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Marín	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Poyo	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Salcedo	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Veigadaña	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Ventosela	Pontevedra	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Barca d'Alba	Portugal	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Valença do Minho	Portugal	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Canillas de Abajo	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cantaracillo	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Carbajosa	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Encina, La	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Garcirrey	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Huerta	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Macotera	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Mata de Armuña	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Monterrubio de Armuña	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Muñoz	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Pitegua	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Retortillo	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Robliza de Cojos	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
San Muñoz	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Santa Marta de Tormes	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Topas	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Villares de la Reina	Salamanca	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	AC	AD	AL	CP	C	CE	CM	CS	CB	CT	D	EX	I	MT	P	R	S	ST	VO	SD	Total
Loranque	Toledo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Puebla de Montalbán, La	Toledo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Yuncos	Toledo	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cubillos	Zamora	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Monfarracinos	Zamora	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Pajares de Lampreana	Zamora	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Villarrín de Campos	Zamora	1	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
	Total General	7.821	100,00	19	8	30	12	1	2	2	13	50	6	19	2.854	256	1.932	18	71	52	30	1.993	453	7.821

Abreviaturas: AC (Acopios), AD (Administración), AL (Almacenes), CP (Caja de Pensiones), C (Combustible), CE (Comisaría del Estado), CM (Comercial), CS (Consejo), CB (Contabilidad), CT (Contencioso), D (Dirección), EX (Explotación), I (Intervención), MT (Material y Tracción), P (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), ST (Secretaría), VO (Vía y Obras), SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Cuadro 7. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Distribución de las categorías profesionales identificadas entre las diferentes casuísticas resultantes del proceso depurador

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Obrero	819	10,47	741	11,54	15	4,35	47	7,56	16	3,71	
Factor	569	7,28	454	7,07	36	10,43	20	3,22	59	13,69	
Se desconoce	429	5,49	395	6,15	1	0,29	33	5,31	0	0,00	234 mujeres
Guardagujas	337	4,31	234	3,64	18	5,22	28	4,50	57	13,23	
Mozo Autorizado	309	3,95	233	3,63	22	6,38	23	3,70	31	7,19	
Guardesa	301	3,85	287	4,47	3	0,87	10	1,61	1	0,23	
Guardafrenos	278	3,55	250	3,89	4	1,16	16	2,57	8	1,86	
Peón	239	3,06	193	3,00	4	1,16	26	4,18	16	3,71	
Fogonero	200	2,56	161	2,51	10	2,90	19	3,05	10	2,32	
Mozo Fijo	198	2,53	153	2,38	6	1,74	20	3,22	19	4,41	
Jefe de Estación	197	2,52	159	2,48	5	1,45	5	0,80	28	6,50	
Mozo	186	2,38	168	2,62	3	0,87	11	1,77	4	0,93	
Guardabarreras	185	2,37	167	2,60	5	1,45	8	1,29	5	1,16	
Maquinista	173	2,21	143	2,23	7	2,03	12	1,93	11	2,55	
Capataz de Vía y Obras	165	2,11	145	2,26	7	2,03	9	1,45	4	0,93	
Subcapataz	137	1,75	124	1,93	1	0,29	9	1,45	3	0,70	
Oficial de 3ª Administrativo	123	1,57	99	1,54	6	1,74	16	2,57	2	0,46	
Oficial de 2ª Administrativo	119	1,52	92	1,43	1	0,29	23	3,70	3	0,70	
Carpintero	104	1,33	87	1,35	5	1,45	10	1,61	2	0,46	
Oficial	86	1,10	70	1,09	3	0,87	13	2,09	0	0,00	
Ayudante Montador	79	1,01	56	0,87	5	1,45	17	2,73	1	0,23	
Capataz de Maniobras	69	0,88	61	0,95	1	0,29	3	0,48	4	0,93	
Interventor en Ruta	67	0,86	51	0,79	5	1,45	4	0,64	7	1,62	
Montador	65	0,83	47	0,73	3	0,87	9	1,45	6	1,39	
Conductor	60	0,77	57	0,89	0	0,00	2	0,32	1	0,23	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Encendedor	58	0,74	44	0,69	3	0,87	5	0,80	6	1,39	
Visitador	58	0,74	47	0,73	3	0,87	5	0,80	3	0,70	
Factor de 2ª	55	0,70	23	0,36	6	1,74	9	1,45	17	3,94	
Ajustador	54	0,69	49	0,76	3	0,87	0	0,00	2	0,46	
Oficial Administrativo	54	0,69	24	0,37	15	4,35	12	1,93	3	0,70	
Factor de 3ª	53	0,68	23	0,36	8	2,32	8	1,29	14	3,25	
Ayudante Ajustador	49	0,63	41	0,64	0	0,00	6	0,96	2	0,46	
Ayudante Calderero	48	0,61	32	0,50	5	1,45	10	1,61	1	0,23	
Vigilante	48	0,61	42	0,65	2	0,58	0	0,00	4	0,93	
Levantador	46	0,59	35	0,54	1	0,29	8	1,29	2	0,46	
Oficial de 1ª Administrativo	46	0,59	37	0,58	1	0,29	7	1,13	1	0,23	
Guarda Jurado	42	0,54	27	0,42	6	1,74	3	0,48	6	1,39	
Ordenanza	42	0,54	33	0,51	4	1,16	4	0,64	1	0,23	
Ayudante Levantador	39	0,50	25	0,39	3	0,87	6	0,96	5	1,16	
Mozo de Estación	39	0,50	25	0,39	12	3,48	2	0,32	0	0,00	
Ayudante Albañil	36	0,46	31	0,48	1	0,29	4	0,64	0	0,00	
Guardavía	36	0,46	35	0,54	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Jefe de Tren	35	0,45	32	0,50	2	0,58	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Forjador	34	0,43	29	0,45	1	0,29	3	0,48	1	0,23	
Mozo Eventual	33	0,42	33	0,51	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Forjador	31	0,40	28	0,44	1	0,29	1	0,16	1	0,23	
Albañil	29	0,37	27	0,42	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Jefe de Negociado	28	0,36	26	0,40	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Oficiala de 3ª Administrativa	27	0,35	21	0,33	3	0,87	3	0,48	0	0,00	
Calderero	26	0,33	23	0,36	1	0,29	1	0,16	1	0,23	
Limpiadora	26	0,33	25	0,39	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Pintor	26	0,33	21	0,33	2	0,58	3	0,48	0	0,00	
Factor de 1ª	25	0,32	9	0,14	0	0,00	4	0,64	12	2,78	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Tornero	25	0,32	19	0,30	3	0,87	2	0,32	1	0,23	
Asentador	24	0,31	20	0,31	1	0,29	1	0,16	2	0,46	
Ayudante Carpintero	23	0,29	16	0,25	2	0,58	5	0,80	0	0,00	
Peón Albañil	23	0,29	17	0,26	3	0,87	3	0,48	0	0,00	
Alumno Autorizado	22	0,28	18	0,28	2	0,58	0	0,00	2	0,46	
Obrero Eventual	22	0,28	20	0,31	2	0,58	0	0,00	0	0,00	
Oficial Carpintero	21	0,27	15	0,23	4	1,16	2	0,32	0	0,00	
Limpiador	20	0,26	17	0,26	0	0,00	3	0,48	0	0,00	
Agente de Transbordo	19	0,24	9	0,14	2	0,58	5	0,80	3	0,70	
Médico	19	0,24	13	0,20	4	1,16	2	0,32	0	0,00	
Jefe de Equipo	18	0,23	18	0,28	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Tornero	17	0,22	15	0,23	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Lampista	17	0,22	14	0,22	0	0,00	1	0,16	2	0,46	
Portero	17	0,22	16	0,25	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ayudante	16	0,20	13	0,20	1	0,29	2	0,32	0	0,00	
Agente de Transmisión	15	0,19	13	0,20	1	0,29	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Electricista	15	0,19	10	0,16	2	0,58	2	0,32	1	0,23	
Delineante	15	0,19	9	0,14	2	0,58	3	0,48	1	0,23	
Inspector	15	0,19	12	0,19	0	0,00	1	0,16	2	0,46	
Cerrajero	14	0,18	12	0,19	0	0,00	0	0,00	2	0,46	
Ayudante Cerrajero	13	0,17	6	0,09	2	0,58	4	0,64	1	0,23	
Engrasador	13	0,17	10	0,16	3	0,87	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Oficina	13	0,17	11	0,17	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Mozo de Almacén	13	0,17	11	0,17	0	0,00	1	0,16	1	0,23	
Mozo de Oficina	13	0,17	10	0,16	1	0,29	2	0,32	0	0,00	
Oficial Montador	13	0,17	7	0,11	3	0,87	3	0,48	0	0,00	
Ayudante Fundidor	12	0,15	8	0,12	0	0,00	3	0,48	1	0,23	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Guarda	12	0,15	12	0,19	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Suplementario	12	0,15	9	0,14	0	0,00	1	0,16	2	0,46	
Alumno	11	0,14	11	0,17	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Auxiliar	11	0,14	10	0,16	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Cantero	11	0,14	11	0,17	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Electricista	11	0,14	6	0,09	2	0,58	3	0,48	0	0,00	
Hojalatero	11	0,14	10	0,16	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Mozo de Archivo	11	0,14	7	0,11	0	0,00	4	0,64	0	0,00	
Oficiala Administrativa	11	0,14	8	0,12	2	0,58	1	0,16	0	0,00	
Médico Supernumerario	10	0,13	9	0,14	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Oficial Ajustador	10	0,13	9	0,14	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Oficiala de 2ª Administrativa	10	0,13	10	0,16	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Soldador	10	0,13	8	0,12	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Ayudante Monitor	9	0,12	9	0,14	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Pintor	9	0,12	6	0,09	1	0,29	2	0,32	0	0,00	
Oficial Forjador	9	0,12	8	0,12	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Oficial Tornero	9	0,12	8	0,12	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Peón Eventual	9	0,12	8	0,12	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Agente en ruta	8	0,10	6	0,09	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Capataz de Carga y Descarga	8	0,10	4	0,06	0	0,00	2	0,32	2	0,46	
Cepillador	8	0,10	5	0,08	0	0,00	1	0,16	2	0,46	
Encargada de Limpieza	8	0,10	7	0,11	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Fogonero de 3ª	8	0,10	6	0,09	2	0,58	0	0,00	0	0,00	
Oficial Levantador	8	0,10	7	0,11	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Transmisión	7	0,09	6	0,09	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Expendedora	7	0,09	6	0,09	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Fogonero de 2ª	7	0,09	7	0,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Guarda Almacén	7	0,09	7	0,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Guarda de Noche	7	0,09	6	0,09	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Guarnecedor	7	0,09	6	0,09	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Jefe de Tren de 2ª	7	0,09	7	0,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial de 4ª Administrativo	7	0,09	5	0,08	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Ayudante de Material Fijo	6	0,08	4	0,06	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Ayudante Hojalatero	6	0,08	5	0,08	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Fogonero de 1ª	6	0,08	6	0,09	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Fundidor	6	0,08	6	0,09	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Albañil	6	0,08	6	0,09	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Calderero	6	0,08	4	0,06	1	0,29	1	0,16	0	0,00	
Taladrador	6	0,08	5	0,08	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Auxiliar de Oficina	5	0,06	5	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Guarnecedor	5	0,06	4	0,06	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Cobrador	5	0,06	5	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Empleada	5	0,06	5	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Guardagujas de 2ª	5	0,06	0	0,00	1	0,29	0	0,00	4	0,93	
Herramentista	5	0,06	4	0,06	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ingeniero Agregado	5	0,06	5	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Sección	5	0,06	3	0,05	1	0,29	0	0,00	1	0,23	
Pagador	5	0,06	4	0,06	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Subjefe de Depósito	5	0,06	5	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Herramentista	4	0,05	2	0,03	1	0,29	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Soldador	4	0,05	2	0,03	1	0,29	1	0,16	0	0,00	
Celador	4	0,05	2	0,03	1	0,29	0	0,00	1	0,23	
Conserje	4	0,05	4	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Contramaestre	4	0,05	3	0,05	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Inspector Principal	4	0,05	4	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Interventor	4	0,05	4	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de 2ª	4	0,05	3	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Jefe de 4ª	4	0,05	2	0,03	0	0,00	0	0,00	2	0,46	
Jefe de Estación de 3ª	4	0,05	3	0,05	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Jefe de Taller	4	0,05	4	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Letrado	4	0,05	4	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Lonero	4	0,05	1	0,02	1	0,29	2	0,32	0	0,00	
Monitor	4	0,05	2	0,03	1	0,29	0	0,00	1	0,23	
Mozo Temporero	4	0,05	4	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Cerrajero	4	0,05	3	0,05	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Oficial de Material Fijo	4	0,05	4	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Soldador	4	0,05	2	0,03	2	0,58	0	0,00	0	0,00	
Subinspector	4	0,05	3	0,05	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Subjefe de Estación	4	0,05	3	0,05	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Vocal Junta de Tasas	4	0,05	3	0,05	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Ajustador Eventual	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Arenero	3	0,04	2	0,03	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Aparejador	3	0,04	2	0,03	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Transbordo	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Cajero	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Capataz de Carboneros	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Conductor de 3ª	3	0,04	2	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Distribuidor	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Empleado	3	0,04	2	0,03	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Fogonero de la Aguada	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Fontanero	3	0,04	1	0,02	0	0,00	2	0,32	0	0,00	
Fresador	3	0,04	2	0,03	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ingeniero Jefe	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Jefe de 3ª	3	0,04	1	0,02	0	0,00	0	0,00	2	0,46	
Jefe de Depósito	3	0,04	2	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Jefe de División	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Maquinistas	3	0,04	2	0,03	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Jefe de Montadores	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe Montador	3	0,04	2	0,03	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Jefe Representante	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Listero	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Obrero Suplementario	3	0,04	2	0,03	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Oficial de la Comisaría	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Electricista	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Pintor	3	0,04	2	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Practicante	3	0,04	1	0,02	2	0,58	0	0,00	0	0,00	
Subdirector	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Subjefe	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Tapicero	3	0,04	3	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Administrador	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Afilador	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Agente de Cambios	2	0,03	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Agregado Técnico	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Aprendiz	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante de Laboratorio	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Lavador	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Capataz de Peones	2	0,03	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Celador del Telégrafo	2	0,03	1	0,02	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Conductor de 1ª	2	0,03	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Encargado	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Encargado de Almacén	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado de Máquinas	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado del Servicio Eléctrico	2	0,03	1	0,02	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Encargado de Transmisión	2	0,03	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Fundidor Eventual	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Guarda de carbones	2	0,03	1	0,02	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Guardafrenos de 1ª	2	0,03	0	0,00	2	0,58	0	0,00	0	0,00	
Guardafrenos de 2ª	2	0,03	0	0,00	1	0,29	0	0,00	1	0,23	
Guardafrenos de 3ª	2	0,03	0	0,00	1	0,29	0	0,00	1	0,23	
Hornero	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ingeniero	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Almacén	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Reserva	2	0,03	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Jefe de Servicio	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Tracción	2	0,03	1	0,02	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Lavador	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Médico Numerario	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Médico Oftalmólogo	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Médico Subjefe	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Aserrador	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Guarnecedor	2	0,03	0	0,00	1	0,29	1	0,16	0	0,00	
Oficial Fundidor	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Hojalatero	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Moldeador	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficiala de 4ª Administrativa	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Operario Fábrica Billetes	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Peón Cantero	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Peón de Depósito	2	0,03	0	0,00	2	0,58	0	0,00	0	0,00	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Peón Especializado	2	0,03	0	0,00	2	0,58	0	0,00	0	0,00	
Perito	2	0,03	1	0,02	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Practicante Numerario	2	0,03	2	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Agente	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Aparejador	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Apoderado	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Arquitecto	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Auxiliar Eventual	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Afilador	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Cantero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Cepillador	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante de Combustibles	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Ayudante de Cambios	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Contabilidad	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Ayudante de Sección	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Encendedor	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Herrero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Modelista	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Moldeador	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Muellero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante de Sección	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Taller	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Tapicero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ayudante Terrajador	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Trazador	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Ayudante Visitador	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Basculero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Cabo de Guardería	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Calderero Eventual	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Capataz de Taller	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Cerrajero de Básculas	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Cerrajero Eventual	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Distribuidor de almacenes	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Ebanista	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Empleada Limpieza	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Empleada Principal	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Empleado Principal	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargada de Apeadero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargada de lavabos	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado carpintería	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado Cerrajero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado de Carbones	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado de Combustibles	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado de Herramientas	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado de Motores	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado de Oficina	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encargado de Transbordo	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Encendedor Máquinas	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Engrasador del Recorrido	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Eventual	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Factor de 1ª Suplementario	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Factor Eventual	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Factor Fijo	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Factor Practicante	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Fogonero Auxiliar	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Guardabarreras Eventual	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Ingeniero Subjefe	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Inspector de Revisores	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Inspector de Tráfico	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Inspector del Telégrafo	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Inspectores de Reclamaciones	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Jardinero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de 1ª	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Acopios	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe adjunto	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Jefe de Circunscripción	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Estación de 2ª	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Jefe de Estación Suplementario	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe de Recorrido	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe Reserva	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Jefe Suplementario	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Médico Cirujano	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Médico Jefe	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Médico visitador	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Modelista	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Mozo Auxiliar	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Mozo de Limpieza	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Mozo de Tren	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Muellero	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Oficial Asentador	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Oficial Cepillador	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial de Acopios	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	

Cargo	Total	%	RSS	%	SD	%	RCS	%	Sanción Desconocida	%	Observaciones
Oficial de Básculas	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Junta de Tasas	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Modelista	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Oficial Muellero	1	0,01	0	0,00	1	0,29	0	0,00	0	0,00	
Operario	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Peón del Recorrido	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Pilonero	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Químico	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Secretario	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
Secretario Adjunto	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Subagente	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Subcajero central	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Subcapataz Agregado	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,23	
Subjefe de Ajuste y Montaje	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Subjefe de equipo	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Subjefe de Servicio	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Subjefe Guardería	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Taquimecanógrafa	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Telefonista	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Temporero	1	0,01	1	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
Visitador Principal	1	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,16	0	0,00	
TOTAL	7.821	100,00	6.423	100,00	345	100,00	622	100,00	431	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Oeste.

Cuadro 8. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Distribución de las residencias por orden numérico de empleados, especificando las diferentes casuísticas identificadas y el género

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Madrid	Madrid	4989	11,848	47	0,94	6	0,12	317	6,35	1	0,02	903	18,10	1124	22,53	2591	51,93	383	7,68	4606	92,32
Valladolid	Valladolid	3623	8,604	10	0,28	0	0,00	2580	71,21	40	1,10	350	9,66	532	14,68	111	3,06	26	0,72	3597	99,28
Valencia	Valencia	2322	5,515	11	0,47	0	0,00	21	0,90	0	0,00	263	11,33	778	33,51	1249	53,79	53	2,28	2269	97,72
Barcelona	Barcelona	1821	4,325	19	1,04	1	0,05	68	3,73	0	0,00	285	15,65	383	21,03	1065	58,48	37	2,03	1784	97,97
Miranda de Ebro	Burgos	1286	3,054	6	0,47	0	0,00	1092	84,91	18	1,40	89	6,92	44	3,42	37	2,88	16	1,24	1270	98,76
León	León	1216	2,888	1	0,08	0	0,00	936	76,97	19	1,56	113	9,29	44	3,62	103	8,47	12	0,99	1204	99,01
Zaragoza	Zaragoza	1195	2,838	4	0,33	0	0,00	1038	86,86	16	1,34	49	4,10	32	2,68	56	4,69	21	1,76	1174	98,24
Lleida	Lleida	1135	2,696	4	0,35	0	0,00	61	5,37	6	0,53	242	21,32	466	41,06	356	31,37	25	2,20	1110	97,80
San Andrés	Barcelona	1074	2,551	2	0,19	0	0,00	10	0,93	0	0,00	176	16,39	240	22,35	646	60,15	15	1,40	1059	98,60
Irún	Guipúzcoa	892	2,118	2	0,22	0	0,00	42	4,71	43	4,82	194	21,75	417	46,75	194	21,75	10	1,12	882	98,88
Tarragona	Tarragona	822	1,952	0	0,00	0	0,00	26	3,16	0	0,00	146	17,76	284	34,55	366	44,53	9	1,09	813	98,91
Oviedo	Asturias	791	1,879	0	0,00	1	0,13	229	28,95	75	9,48	153	19,34	184	23,26	149	18,84	12	1,52	779	98,48
Monforte de Lemos	Lugo	609	1,446	1	0,16	0	0,00	514	84,40	16	2,63	14	2,30	56	9,20	8	1,31	13	2,13	596	97,87
Bilbao	Vizcaya	572	1,358	1	0,17	1	0,17	54	9,44	40	6,99	113	19,76	72	12,59	291	50,87	12	2,10	560	97,90
Venta de Baños	Palencia	481	1,142	1	0,21	0	0,00	426	88,57	2	0,42	27	5,61	7	1,46	18	3,74	16	3,33	465	96,67
Santander	Cantabria	431	1,024	4	0,93	0	0,00	29	6,73	41	9,51	87	20,19	96	22,27	174	40,37	16	3,71	415	96,29
Medina del Campo	Valladolid	412	0,978	3	0,73	0	0,00	343	83,25	9	2,18	26	6,31	10	2,43	21	5,10	5	1,21	407	98,79
Coruña (A)	Coruña (A)	410	0,974	1	0,24	0	0,00	360	87,80	4	0,98	8	1,95	14	3,41	23	5,61	13	3,17	397	96,83
Gijón	Asturias	384	0,912	2	0,52	0	0,00	45	11,72	29	7,55	61	15,89	84	21,88	163	42,45	15	3,91	369	96,09
Játiva	Valencia	358	0,850	0	0,00	0	0,00	3	0,84	1	0,28	41	11,45	119	33,24	194	54,19	18	5,03	340	94,97
Palencia	Palencia	301	0,715	2	0,66	0	0,00	265	88,04	5	1,66	9	2,99	11	3,65	9	2,99	11	3,65	290	96,35
Pamplona	Navarra	295	0,701	0	0,00	0	0,00	262	88,81	0	0,00	15	5,08	9	3,05	9	3,05	6	2,03	289	97,97
Ávila	Ávila	288	0,684	1	0,35	0	0,00	224	77,78	8	2,78	23	7,99	19	6,60	13	4,51	6	2,08	282	97,92
Burgos	Burgos	286	0,679	0	0,00	0	0,00	252	88,11	8	2,80	12	4,20	9	3,15	5	1,75	12	4,20	274	95,80
San Sebastián	Guipúzcoa	274	0,651	1	0,36	1	0,36	19	6,93	21	7,66	60	21,90	54	19,71	118	43,07	10	3,65	264	96,35
Castejon	Navarra	262	0,622	0	0,00	0	0,00	236	90,08	2	0,76	5	1,91	9	3,44	10	3,82	7	2,67	255	97,33
Se desconoce	Se desconoce	254	0,603	172	67,72	4	1,57	44	17,32	1	0,39	10	3,94	1	0,39	22	8,66	11	4,33	243	95,67
Cajo	Cantabria	243	0,577	0	0,00	0	0,00	5	2,06	51	20,99	35	14,40	49	20,16	103	42,39	0	0,00	243	100,00
Castellón	Castellón	237	0,563	5	2,11	0	0,00	6	2,53	6	2,53	40	16,88	111	46,84	69	29,11	21	8,86	216	91,14
Tortosa	Tarragona	234	0,556	0	0,00	0	0,00	8	3,42	12	5,13	60	25,64	50	21,37	104	44,44	20	8,55	214	91,45
Segovia	Segovia	228	0,541	2	0,88	0	0,00	169	74,12	10	4,39	18	7,89	19	8,33	10	4,39	2	0,88	226	99,12
Manresa	Barcelona	224	0,532	0	0,00	0	0,00	6	2,68	0	0,00	35	15,63	67	29,91	116	51,79	3	1,34	221	98,66
Ponferrada	León	223	0,530	1	0,45	0	0,00	205	91,93	2	0,90	6	2,69	3	1,35	6	2,69	14	6,28	209	93,72
Carcagente	Valencia	215	0,511	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	27	12,56	80	37,21	108	50,23	16	7,44	199	92,56

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Ujo	Asturias	210	0,499	0	0,00	0	0,00	13	6,19	23	10,95	29	13,81	23	10,95	122	58,10	1	0,48	209	99,52
Logroño	Rioja, La	205	0,487	0	0,00	0	0,00	173	84,39	3	1,46	7	3,41	12	5,85	10	4,88	11	5,37	194	94,63
Alsasua	Navarra	178	0,423	0	0,00	0	0,00	85	47,75	3	1,69	48	26,97	36	20,22	6	3,37	6	3,37	172	96,63
Avilés	Asturias	170	0,404	1	0,59	2	1,18	5	2,94	32	18,82	39	22,94	34	20,00	57	33,53	8	4,71	162	95,29
Reinosa	Cantabria	168	0,399	0	0,00	0	0,00	16	9,52	15	8,93	35	20,83	39	23,21	63	37,50	10	5,95	158	94,05
Vic	Barcelona	151	0,359	1	0,66	0	0,00	3	1,99	0	0,00	54	35,76	16	10,60	77	50,99	8	5,30	143	94,70
Ripoll	Girona	142	0,337	0	0,00	0	0,00	3	2,11	0	0,00	30	21,13	28	19,72	81	57,04	6	4,23	136	95,77
Matas, Las	Madrid	137	0,325	0	0,00	0	0,00	5	3,65	0	0,00	31	22,63	41	29,93	60	43,80	4	2,92	133	97,08
Villalba	Madrid	136	0,323	0	0,00	0	0,00	11	8,09	0	0,00	24	17,65	45	33,09	56	41,18	10	7,35	126	92,65
Escorial, El	Madrid	134	0,318	0	0,00	0	0,00	9	6,72	0	0,00	31	23,13	38	28,36	56	41,79	7	5,22	127	94,78
San Vicente de Castellet	Barcelona	126	0,299	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	33	26,19	46	36,51	47	37,30	5	3,97	121	96,03
Busdongo	León	125	0,297	0	0,00	1	0,80	15	12,00	6	4,80	31	24,80	20	16,00	52	41,60	2	1,60	123	98,40
Pola de Lena	Asturias	122	0,290	0	0,00	0	0,00	13	10,66	7	5,74	22	18,03	34	27,87	46	37,70	5	4,10	117	95,90
Lugo	Lugo	118	0,280	0	0,00	0	0,00	108	91,53	1	0,85	1	0,85	1	0,85	7	5,93	7	5,93	111	94,07
Moncada-Bifurcación	Barcelona	102	0,242	0	0,00	0	0,00	5	4,90	0	0,00	24	23,53	13	12,75	60	58,82	1	0,98	101	99,02
Tarrasa	Barcelona	99	0,235	0	0,00	0	0,00	1	1,01	0	0,00	14	14,14	25	25,25	59	59,60	7	7,07	92	92,93
Vitoria	Álava	98	0,233	0	0,00	0	0,00	90	91,84	0	0,00	5	5,10	0	0,00	3	3,06	4	4,08	94	95,92
Beasain	Guipúzcoa	97	0,230	1	1,03	0	0,00	3	3,09	11	11,34	12	12,37	18	18,56	52	53,61	6	6,19	91	93,81
Sabadell	Barcelona	97	0,230	0	0,00	0	0,00	5	5,15	0	0,00	10	10,31	22	22,68	60	61,86	20	20,62	77	79,38
Zumárraga	Guipúzcoa	96	0,228	0	0,00	0	0,00	4	4,17	15	15,63	24	25,00	13	13,54	40	41,67	3	3,13	93	96,88
Astorga	León	95	0,226	0	0,00	0	0,00	93	97,89	1	1,05	0	0,00	0	0,00	1	1,05	10	10,53	85	89,47
Torre del Bierzo	León	94	0,223	0	0,00	0	0,00	83	88,30	0	0,00	8	8,51	3	3,19	0	0,00	1	1,06	93	98,94
Cervera	Lleida	93	0,221	0	0,00	0	0,00	1	1,08	0	0,00	30	32,26	29	31,18	33	35,48	10	10,75	83	89,25
Tudela	Navarra	91	0,216	0	0,00	0	0,00	71	78,02	6	6,59	4	4,40	1	1,10	9	9,89	6	6,59	85	93,41
Benicarló	Castellón	89	0,211	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	5,62	19	21,35	19	21,35	46	51,69	4	4,49	85	95,51
Villabona	Asturias	89	0,211	0	0,00	0	0,00	3	3,37	4	4,49	12	13,48	16	17,98	54	60,67	6	6,74	83	93,26
Ablaña	Asturias	88	0,209	0	0,00	0	0,00	4	4,55	3	3,41	24	27,27	6	6,82	51	57,95	7	7,95	81	92,05
Soto de Rey	Asturias	86	0,204	0	0,00	0	0,00	6	6,98	11	12,79	16	18,60	17	19,77	36	41,86	1	1,16	85	98,84
Tardienta	Huesca	85	0,202	1	1,18	0	0,00	10	11,76	4	4,71	17	20,00	22	25,88	31	36,47	12	14,12	73	85,88
Orduña	Vizcaya	79	0,188	0	0,00	1	1,27	5	6,33	16	20,25	23	29,11	12	15,19	22	27,85	2	2,53	77	97,47
Puente los Fierros	Asturias	78	0,185	0	0,00	0	0,00	5	6,41	10	12,82	9	11,54	10	12,82	44	56,41	1	1,28	77	98,72
Reus	Tarragona	77	0,183	0	0,00	0	0,00	2	2,60	0	0,00	10	12,99	19	24,68	46	59,74	10	12,99	67	87,01
Barruelo de Santullán	Palencia	72	0,171	2	2,78	0	0,00	28	38,89	0	0,00	30	41,67	5	6,94	7	9,72	5	6,94	67	93,06
Grao, El	Valencia	72	0,171	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	15,28	10	13,89	51	70,83	3	4,17	69	95,83
Sagunto	Valencia	72	0,171	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	18,06	24	33,33	35	48,61	8	11,11	64	88,89
Tolosa	Guipúzcoa	72	0,171	2	2,78	0	0,00	7	9,72	5	6,94	18	25,00	9	12,50	31	43,06	3	4,17	69	95,83
Sariñena	Huesca	71	0,169	0	0,00	0	0,00	10	14,08	1	1,41	20	28,17	22	30,99	18	25,35	5	7,04	66	92,96
Calahorra	Rioja, La	68	0,161	0	0,00	0	0,00	64	94,12	0	0,00	1	1,47	1	1,47	2	2,94	6	8,82	62	91,18

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Huesca	Huesca	67	0,159	0	0,00	0	0,00	62	92,54	0	0,00	1	1,49	3	4,48	1	1,49	4	5,97	63	94,03
Encina ,La	Alicante	66	0,157	0	0,00	0	0,00	1	1,52	0	0,00	13	19,70	24	36,36	28	42,42	8	12,12	58	87,88
San Juan de Nieva	Asturias	66	0,157	0	0,00	0	0,00	7	10,61	20	30,30	8	12,12	11	16,67	20	30,30	3	4,55	63	95,45
Canfranc	Huesca	62	0,147	0	0,00	0	0,00	47	75,81	0	0,00	11	17,74	1	1,61	3	4,84	2	3,23	60	96,77
Utiel	Valencia	62	0,147	0	0,00	0	0,00	3	4,84	0	0,00	14	22,58	26	41,94	19	30,65	7	11,29	55	88,71
Alar del Rey	Palencia	60	0,142	0	0,00	0	0,00	52	86,67	2	3,33	2	3,33	1	1,67	3	5,00	4	6,67	56	93,33
Pasajes	Guipúzcoa	60	0,142	0	0,00	0	0,00	1	1,67	0	0,00	10	16,67	16	26,67	33	55,00	4	6,67	56	93,33
Denia	Alicante	57	0,135	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	14,04	18	31,58	31	54,39	8	14,04	49	85,96
Villarreal	Castellón	57	0,135	0	0,00	0	0,00	1	1,75	0	0,00	9	15,79	19	33,33	28	49,12	20	35,09	37	64,91
Algemesí	Valencia	56	0,133	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	5,36	17	30,36	36	64,29	9	16,07	47	83,93
Haro	Rioja, La	54	0,128	0	0,00	0	0,00	49	90,74	0	0,00	1	1,85	0	0,00	4	7,41	2	3,70	52	96,30
Monzón Río Cinca	Huesca	54	0,128	0	0,00	0	0,00	10	18,52	2	3,70	9	16,67	15	27,78	18	33,33	7	12,96	47	87,04
Mieres	Asturias	52	0,123	0	0,00	0	0,00	6	11,54	3	5,77	10	19,23	7	13,46	26	50,00	2	3,85	50	96,15
Veriña	Asturias	51	0,121	0	0,00	0	0,00	5	9,80	0	0,00	10	19,61	6	11,76	30	58,82	5	9,80	46	90,20
Granollers	Barcelona	50	0,119	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	22,00	7	14,00	32	64,00	3	6,00	47	94,00
Torreblanca	Castellón	50	0,119	0	0,00	0	0,00	3	6,00	1	2,00	7	14,00	11	22,00	28	56,00	13	26,00	37	74,00
Alcira	Valencia	49	0,116	0	0,00	0	0,00	1	2,04	0	0,00	4	8,16	13	26,53	31	63,27	7	14,29	42	85,71
Gandía	Valencia	49	0,116	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	6,12	4	8,16	42	85,71	5	10,20	44	89,80
Vinaroz	Castellón	49	0,116	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	8,16	5	10,20	5	10,20	35	71,43	7	14,29	42	85,71
Alcalá de Chivert	Castellón	48	0,114	0	0,00	0	0,00	1	2,08	0	0,00	12	25,00	11	22,92	24	50,00	8	16,67	40	83,33
Benifaió	Valencia	47	0,112	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	8,51	13	27,66	30	63,83	10	21,28	37	78,72
Cabañal	Valencia	47	0,112	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	8,51	13	27,66	30	63,83	10	21,28	37	78,72
Torrelavega	Cantabria	47	0,112	1	2,13	0	0,00	2	4,26	3	6,38	10	21,28	14	29,79	17	36,17	1	2,13	46	97,87
Dos Caminos	Vizcaya	46	0,109	0	0,00	0	0,00	7	15,22	4	8,70	9	19,57	4	8,70	22	47,83	5	10,87	41	89,13
Franquesas, Las	Barcelona	46	0,109	0	0,00	0	0,00	1	2,17	0	0,00	7	15,22	9	19,57	29	63,04	6	13,04	40	86,96
Alcoy	Alicante	45	0,107	1	2,22	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	37,78	27	60,00	2	4,44	43	95,56
Brañuelas	León	45	0,107	1	2,22	0	0,00	38	84,44	1	2,22	2	4,44	3	6,67	0	0,00	6	13,33	39	86,67
Briviesca	Burgos	45	0,107	0	0,00	0	0,00	38	84,44	0	0,00	3	6,67	1	2,22	3	6,67	5	11,11	40	88,89
Tárrega	Lleida	45	0,107	0	0,00	0	0,00	4	8,89	1	2,22	6	13,33	12	26,67	22	48,89	7	15,56	38	84,44
Zuera	Zaragoza	45	0,107	0	0,00	0	0,00	32	71,11	3	6,67	4	8,89	1	2,22	5	11,11	4	8,89	41	91,11
Bárcena	Cantabria	44	0,104	0	0,00	0	0,00	6	13,64	3	6,82	15	34,09	2	4,55	18	40,91	2	4,55	42	95,45
Barco de Valdeorras, El	Ourense	43	0,102	0	0,00	0	0,00	40	93,02	1	2,33	0	0,00	1	2,33	1	2,33	11	25,58	32	74,42
Pozuelo de Alarcón	Madrid	43	0,102	0	0,00	0	0,00	4	9,30	0	0,00	9	20,93	11	25,58	19	44,19	8	18,60	35	81,40
Puigcerdá	Girona	43	0,102	1	2,33	0	0,00	2	4,65	0	0,00	4	9,30	9	20,93	27	62,79	5	11,63	38	88,37
Sant Guim de Freixenet	Lleida	43	0,102	0	0,00	0	0,00	2	4,65	0	0,00	17	39,53	8	18,60	16	37,21	3	6,98	40	93,02
Sahagún	León	42	0,100	0	0,00	0	0,00	36	85,71	1	2,38	1	2,38	0	0,00	4	9,52	0	0,00	42	100,00
Alcudia de Crespins, La	Valencia	41	0,097	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	12,20	10	24,39	26	63,41	9	21,95	32	78,05
Pola de Gordón	León	41	0,097	0	0,00	0	0,00	6	14,63	3	7,32	10	24,39	2	4,88	20	48,78	11	26,83	30	73,17

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Villada	Palencia	40	0,095	0	0,00	0	0,00	35	87,50	0	0,00	2	5,00	0	0,00	3	7,50	0	0,00	40	100,00
Mataporquera	Cantabria	39	0,093	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	10,26	7	17,95	3	7,69	25	64,10	4	10,26	35	89,74
Alfajar	Valencia	38	0,090	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	2,63	12	31,58	25	65,79	10	26,32	28	73,68
Alcanadre	Rioja, La	37	0,088	0	0,00	0	0,00	32	86,49	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	13,51	3	8,11	34	91,89
Algodonera	Asturias	37	0,088	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	2,70	5	13,51	12	32,43	19	51,35	0	0,00	37	100,00
Nules-Villavieja	Castellón	37	0,088	1	2,70	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	13,51	16	43,24	15	40,54	12	32,43	25	67,57
Pajares	Asturias	37	0,088	0	0,00	1	2,70	2	5,41	5	13,51	3	8,11	12	32,43	14	37,84	2	5,41	35	94,59
Robla, La	León	37	0,088	0	0,00	0	0,00	25	67,57	4	10,81	5	13,51	2	5,41	1	2,70	6	16,22	31	83,78
Silla	Valencia	37	0,088	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	13,51	13	35,14	19	51,35	0	0,00	37	100,00
Trubia	Asturias	37	0,088	0	0,00	0	0,00	5	13,51	3	8,11	6	16,22	3	8,11	20	54,05	3	8,11	34	91,89
Uldecona	Tarragona	37	0,088	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	5,41	5	13,51	7	18,92	23	62,16	11	29,73	26	70,27
Albuxech	Valencia	36	0,085	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	11,11	13	36,11	19	52,78	17	47,22	19	52,78
Betanzos	Coruña (A)	36	0,085	0	0,00	0	0,00	33	91,67	1	2,78	1	2,78	0	0,00	1	2,78	3	8,33	33	91,67
Gallur	Zaragoza	36	0,085	0	0,00	0	0,00	33	91,67	0	0,00	1	2,78	1	2,78	1	2,78	3	8,33	33	91,67
Sama de Langreo	Asturias	36	0,085	0	0,00	0	0,00	1	2,78	3	8,33	8	22,22	8	22,22	16	44,44	6	16,67	30	83,33
Calaf	Barcelona	35	0,083	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	17,14	10	28,57	19	54,29	5	14,29	30	85,71
Ciaño Santa Ana	Asturias	35	0,083	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	8,57	3	8,57	4	11,43	25	71,43	4	11,43	31	88,57
Cortes	Navarra	35	0,083	0	0,00	0	0,00	33	94,29	0	0,00	1	2,86	0	0,00	1	2,86	5	14,29	30	85,71
Izarra	Álava	35	0,083	0	0,00	0	0,00	28	80,00	0	0,00	5	14,29	1	2,86	1	2,86	2	5,71	33	94,29
Manlleu	Barcelona	35	0,083	0	0,00	0	0,00	1	2,86	0	0,00	7	20,00	2	5,71	25	71,43	5	14,29	30	85,71
Rentería	Guipúzcoa	35	0,083	0	0,00	0	0,00	3	8,57	6	17,14	5	14,29	1	2,86	20	57,14	0	0,00	35	100,00
Barbastro	Huesca	34	0,081	0	0,00	0	0,00	2	5,88	0	0,00	7	20,59	6	17,65	19	55,88	0	0,00	34	100,00
Fraguas, Las	Cantabria	34	0,081	0	0,00	0	0,00	4	11,76	5	14,71	4	11,76	5	14,71	16	47,06	6	17,65	28	82,35
San Clodio Quiroga	Lugo	34	0,081	0	0,00	0	0,00	29	85,29	0	0,00	0	0,00	2	5,88	3	8,82	4	11,76	30	88,24
Torrelodones	Madrid	34	0,081	1	2,94	0	0,00	1	2,94	0	0,00	9	26,47	6	17,65	17	50,00	2	5,88	32	94,12
Ayerbe	Huesca	33	0,078	0	0,00	0	0,00	25	75,76	0	0,00	4	12,12	1	3,03	3	9,09	2	6,06	31	93,94
Bellpuig	Lleida	33	0,078	0	0,00	0	0,00	1	3,03	0	0,00	8	24,24	9	27,27	15	45,45	5	15,15	28	84,85
Binéfar	Huesca	33	0,078	0	0,00	0	0,00	4	12,12	1	3,03	8	24,24	5	15,15	15	45,45	0	0,00	33	100,00
Hernani	Guipúzcoa	33	0,078	0	0,00	0	0,00	1	3,03	4	12,12	13	39,39	9	27,27	6	18,18	3	9,09	30	90,91
Lugones	Asturias	33	0,078	0	0,00	0	0,00	2	6,06	0	0,00	9	27,27	3	9,09	19	57,58	7	21,21	26	78,79
Buñol	Valencia	32	0,076	0	0,00	0	0,00	2	6,25	0	0,00	4	12,50	18	56,25	8	25,00	4	12,50	28	87,50
San Juan de las Abadesas	Girona	32	0,076	0	0,00	0	0,00	1	3,13	0	0,00	3	9,38	7	21,88	21	65,63	3	9,38	29	90,63
Tavernes de la Valldigna	Valencia	32	0,076	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	9,38	9	28,13	20	62,50	7	21,88	25	78,13
Cambrils	Tarragona	31	0,074	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	19,35	10	32,26	15	48,39	13	41,94	18	58,06
Guimorcondo	Ávila	31	0,074	0	0,00	0	0,00	11	35,48	2	6,45	9	29,03	6	19,35	3	9,68	0	0,00	31	100,00
Jaca	Huesca	31	0,074	0	0,00	0	0,00	26	83,87	0	0,00	3	9,68	1	3,23	1	3,23	2	6,45	29	93,55
Manuel-L'Enove	Valencia	31	0,074	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	12,90	14	45,16	13	41,94	6	19,35	25	80,65

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Mollerusa	Lleida	31	0,074	0	0,00	0	0,00	1	3,23	0	0,00	2	6,45	8	25,81	20	64,52	6	19,35	25	80,65
Villamanín	León	31	0,074	0	0,00	0	0,00	3	9,68	2	6,45	6	19,35	2	6,45	18	58,06	7	22,58	24	77,42
Catarroja	Valencia	30	0,071	0	0,00	0	0,00	2	6,67	0	0,00	0	0,00	11	36,67	17	56,67	5	16,67	25	83,33
Centelles	Barcelona	30	0,071	0	0,00	0	0,00	3	10,00	0	0,00	2	6,67	1	3,33	24	80,00	3	10,00	27	90,00
Madrid-Paseo Imperial	Madrid	30	0,071	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	23,33	8	26,67	15	50,00	0	0,00	30	100,00
Rincón de Soto	Rioja, La	30	0,071	0	0,00	0	0,00	24	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	20,00	3	10,00	27	90,00
Toral de los Vados	León	30	0,071	0	0,00	0	0,00	30	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	10,00	27	90,00
Cenicero	Rioja, La	29	0,069	0	0,00	0	0,00	29	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	6,90	27	93,10
Corrales de Buelna, Los	Cantabria	29	0,069	0	0,00	1	3,45	1	3,45	6	20,69	9	31,03	3	10,34	9	31,03	3	10,34	26	89,66
Navas, Las	Ávila	29	0,069	0	0,00	0	0,00	3	10,34	0	0,00	2	6,90	16	55,17	8	27,59	3	10,34	26	89,66
Puebla de Brollón	Lugo	29	0,069	0	0,00	0	0,00	26	89,66	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	10,34	6	20,69	23	79,31
Rábade	Lugo	29	0,069	0	0,00	0	0,00	27	93,10	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	6,90	2	6,90	27	93,10
Amposta-Aldea	Tarragona	28	0,066	0	0,00	0	0,00	1	3,57	0	0,00	8	28,57	9	32,14	10	35,71	4	14,29	24	85,71
Olloniego	Asturias	28	0,066	0	0,00	0	0,00	3	10,71	0	0,00	1	3,57	3	10,71	21	75,00	5	17,86	23	82,14
Osorno	Palencia	28	0,066	0	0,00	0	0,00	21	75,00	1	3,57	3	10,71	0	0,00	3	10,71	3	10,71	25	89,29
Salou	Tarragona	28	0,066	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	7,14	2	7,14	24	85,71	5	17,86	23	82,14
San Vicente de Calders	Tarragona	28	0,066	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	17,86	8	28,57	15	53,57	1	3,57	27	96,43
Santa Bárbara	Tarragona	28	0,066	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	7,14	3	10,71	9	32,14	14	50,00	3	10,71	25	89,29
Tafalla	Navarra	28	0,066	0	0,00	0	0,00	27	96,43	0	0,00	1	3,57	0	0,00	0	0,00	4	14,29	24	85,71
Curtis	Coruña (A)	27	0,064	0	0,00	0	0,00	26	96,30	0	0,00	1	3,70	0	0,00	0	0,00	1	3,70	26	96,30
Fuente de la Higuera	Valencia	27	0,064	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	14,81	10	37,04	13	48,15	2	7,41	25	92,59
Madrid-Peñuelas	Madrid	27	0,064	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	18,52	7	25,93	15	55,56	0	0,00	27	100,00
Magaz	Palencia	27	0,064	0	0,00	0	0,00	26	96,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	3,70	5	18,52	22	81,48
Monistrol	Barcelona	27	0,064	3	11,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	18,52	2	7,41	17	62,96	1	3,70	26	96,30
Navalperal	Ávila	27	0,064	0	0,00	0	0,00	1	3,70	1	3,70	10	37,04	4	14,81	11	40,74	3	11,11	24	88,89
Oliva	Valencia	27	0,064	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	18,52	10	37,04	12	44,44	8	29,63	19	70,37
Rajadell	Barcelona	27	0,064	0	0,00	0	0,00	1	3,70	0	0,00	12	44,44	4	14,81	10	37,04	0	0,00	27	100,00
Tormillo-Lastanosa	Huesca	27	0,064	0	0,00	0	0,00	2	7,41	0	0,00	3	11,11	5	18,52	17	62,96	2	7,41	25	92,59
Veguellina de Órbigo	León	27	0,064	0	0,00	0	0,00	23	85,19	0	0,00	2	7,41	1	3,70	1	3,70	2	7,41	25	92,59
Ametlla de Mar, La	Tarragona	26	0,062	1	3,85	0	0,00	0	0,00	3	11,54	4	15,38	6	23,08	12	46,15	3	11,54	23	88,46
Bóo	Cantabria	26	0,062	1	3,85	0	0,00	4	15,38	4	15,38	3	11,54	2	7,69	12	46,15	7	26,92	19	73,08
Ormáiztegui	Guipúzcoa	26	0,062	0	0,00	0	0,00	3	11,54	0	0,00	2	7,69	3	11,54	18	69,23	2	7,69	24	92,31
Pancorbo	Burgos	26	0,062	0	0,00	0	0,00	22	84,62	0	0,00	1	3,85	1	3,85	2	7,69	3	11,54	23	88,46
Paredes de Nava	Palencia	26	0,062	0	0,00	0	0,00	24	92,31	0	0,00	0	0,00	1	3,85	1	3,85	0	0,00	26	100,00
Puebla Larga	Valencia	26	0,062	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	7,69	9	34,62	15	57,69	5	19,23	21	80,77
Requena	Valencia	26	0,062	0	0,00	0	0,00	1	3,85	0	0,00	0	0,00	8	30,77	17	65,38	6	23,08	20	76,92
San Quirico	Barcelona	26	0,062	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	7,69	10	38,46	14	53,85	5	19,23	21	80,77
Ampolla	Tarragona	25	0,059	1	4,00	0	0,00	0	0,00	2	8,00	0	0,00	4	16,00	18	72,00	4	16,00	21	84,00

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Balenyá	Barcelona	25	0,059	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	36,00	0	0,00	16	64,00	2	8,00	23	92,00
Campdevanol	Girona	25	0,059	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	12,00	6	24,00	16	64,00	4	16,00	21	84,00
Cercedilla	Madrid	25	0,059	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	24,00	12	48,00	7	28,00	0	0,00	25	100,00
Hospitalet	Barcelona	25	0,059	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	12,00	1	4,00	6	24,00	15	60,00	4	16,00	21	84,00
Renedo	Cantabria	25	0,059	0	0,00	0	0,00	2	8,00	3	12,00	4	16,00	1	4,00	15	60,00	4	16,00	21	84,00
Rozas, Las	Madrid	25	0,059	0	0,00	0	0,00	1	4,00	0	0,00	2	8,00	16	64,00	6	24,00	3	12,00	22	88,00
Sanchidrián	Ávila	25	0,059	0	0,00	0	0,00	22	88,00	0	0,00	0	0,00	3	12,00	0	0,00	0	0,00	25	100,00
Santa María de la Alameda	Madrid	25	0,059	0	0,00	0	0,00	5	20,00	2	8,00	1	4,00	4	16,00	13	52,00	0	0,00	25	100,00
Agrés	Alicante	24	0,057	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	16,67	1	4,17	19	79,17	2	8,33	22	91,67
Almacellas	Lleida	24	0,057	0	0,00	0	0,00	3	12,50	1	4,17	2	8,33	0	0,00	18	75,00	1	4,17	23	95,83
Amurrio	Álava	24	0,057	0	0,00	0	0,00	4	16,67	1	4,17	2	8,33	3	12,50	14	58,33	4	16,67	20	83,33
Andoain	Guipúzcoa	24	0,057	0	0,00	0	0,00	1	4,17	2	8,33	5	20,83	5	20,83	11	45,83	0	0,00	24	100,00
Benicasim	Castellón	24	0,057	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	4,17	5	20,83	13	54,17	5	20,83	5	20,83	19	79,17
Mollet del Vallés	Barcelona	24	0,057	0	0,00	0	0,00	1	4,17	0	0,00	4	16,67	5	20,83	14	58,33	5	20,83	19	79,17
Quintanilla de las Torres	Palencia	24	0,057	0	0,00	0	0,00	11	45,83	2	8,33	5	20,83	0	0,00	6	25,00	1	4,17	23	95,83
Cambre	Coruña (A)	23	0,055	0	0,00	0	0,00	22	95,65	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	4,35	9	39,13	14	60,87
Cañada,La	Ávila	23	0,055	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	47,83	5	21,74	7	30,43	0	0,00	23	100,00
Chilches	Castellón	23	0,055	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	13,04	5	21,74	15	65,22	3	13,04	20	86,96
Fromista	Palencia	23	0,055	0	0,00	0	0,00	18	78,26	1	4,35	1	4,35	0	0,00	3	13,04	1	4,35	22	95,65
Hontanares de Eresma	Segovia	23	0,055	0	0,00	0	0,00	17	73,91	1	4,35	1	4,35	0	0,00	4	17,39	7	30,43	16	69,57
Lugo de Llanera	Asturias	23	0,055	0	0,00	0	0,00	1	4,35	1	4,35	8	34,78	3	13,04	10	43,48	0	0,00	23	100,00
Siete Aguas	Valencia	23	0,055	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	34,78	15	65,22	4	17,39	19	82,61
Tamarite	Huesca	23	0,055	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	4,35	8	34,78	14	60,87	6	26,09	17	73,91
Torelló	Barcelona	23	0,055	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	8,70	8	34,78	13	56,52	3	13,04	20	86,96
Torquemada	Palencia	23	0,055	0	0,00	0	0,00	18	78,26	0	0,00	1	4,35	0	0,00	4	17,39	1	4,35	22	95,65
Alagón	Zaragoza	22	0,052	0	0,00	0	0,00	21	95,45	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	4,55	1	4,55	21	95,45
Aldaia	Valencia	22	0,052	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	4,55	6	27,27	15	68,18	4	18,18	18	81,82
Arévalo	Ávila	22	0,052	0	0,00	0	0,00	20	90,91	0	0,00	2	9,09	0	0,00	0	0,00	2	9,09	20	90,91
Arrigorriaga	Vizcaya	22	0,052	0	0,00	0	0,00	6	27,27	1	4,55	1	4,55	1	4,55	13	59,09	4	18,18	18	81,82
Baamonde	Lugo	22	0,052	0	0,00	0	0,00	21	95,45	1	4,55	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	13,64	19	86,36
Bóveda	Lugo	22	0,052	0	0,00	0	0,00	20	90,91	0	0,00	0	0,00	1	4,55	1	4,55	7	31,82	15	68,18
Caleyo, El	Asturias	22	0,052	0	0,00	0	0,00	3	13,64	2	9,09	1	4,55	3	13,64	13	59,09	2	9,09	20	90,91
Calzada de Bureba	Burgos	22	0,052	0	0,00	0	0,00	19	86,36	0	0,00	2	9,09	0	0,00	1	4,55	3	13,64	19	86,36
Cancienes	Asturias	22	0,052	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	13,64	2	9,09	2	9,09	15	68,18	3	13,64	19	86,36
Grañén	Huesca	22	0,052	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	4,55	4	18,18	5	22,73	12	54,55	3	13,64	19	86,36
Palanquinos	León	22	0,052	0	0,00	0	0,00	16	72,73	0	0,00	2	9,09	1	4,55	3	13,64	0	0,00	22	100,00
Ribes de Freser	Girona	22	0,052	0	0,00	0	0,00	1	4,55	0	0,00	3	13,64	5	22,73	13	59,09	1	4,55	21	95,45

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Selgua	Huesca	22	0,052	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	4,55	6	27,27	7	31,82	8	36,36	2	9,09	20	90,91
Vergel	Alicante	22	0,052	0	0,00	0	0,00	1	4,55	0	0,00	1	4,55	4	18,18	16	72,73	5	22,73	17	77,27
Casetas	Zaragoza	21	0,050	0	0,00	0	0,00	16	76,19	0	0,00	3	14,29	2	9,52	0	0,00	3	14,29	18	85,71
Cheste	Valencia	21	0,050	0	0,00	0	0,00	1	4,76	0	0,00	2	9,52	1	4,76	17	80,95	7	33,33	14	66,67
Herrera del Pisuerga	Palencia	21	0,050	0	0,00	0	0,00	17	80,95	0	0,00	1	4,76	0	0,00	3	14,29	3	14,29	18	85,71
Montblanch	Tarragona	21	0,050	0	0,00	0	0,00	2	9,52	0	0,00	1	4,76	4	19,05	14	66,67	5	23,81	16	76,19
Rua Petín, La	Ourense	21	0,050	0	0,00	0	0,00	18	85,71	2	9,52	0	0,00	1	4,76	0	0,00	1	4,76	20	95,24
Santas Martas	León	21	0,050	0	0,00	0	0,00	20	95,24	0	0,00	1	4,76	0	0,00	0	0,00	3	14,29	18	85,71
Segués	Barcelona	21	0,050	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	19,05	0	0,00	17	80,95	0	0,00	21	100,00
Albaida	Valencia	20	0,047	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	20,00	5	25,00	11	55,00	0	0,00	20	100,00
Bell-Lloch	Lleida	20	0,047	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,00	1	5,00	18	90,00	5	25,00	15	75,00
Briones	Rioja, La	20	0,047	0	0,00	0	0,00	16	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	20,00	0	0,00	20	100,00
Burriana	Castellón	20	0,047	1	5,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	15,00	7	35,00	9	45,00	4	20,00	16	80,00
Dueñas	Palencia	20	0,047	0	0,00	0	0,00	10	50,00	1	5,00	0	0,00	2	10,00	7	35,00	0	0,00	20	100,00
Marcilla	Navarra	20	0,047	0	0,00	0	0,00	17	85,00	0	0,00	1	5,00	1	5,00	1	5,00	1	5,00	19	95,00
Molledo-Portolín	Cantabria	20	0,047	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	10,00	7	35,00	5	25,00	6	30,00	3	15,00	17	85,00
Moncada	Valencia	20	0,047	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,00	0	0,00	19	95,00	1	5,00	19	95,00
Olazagutía	Navarra	20	0,047	0	0,00	0	0,00	9	45,00	0	0,00	1	5,00	6	30,00	4	20,00	4	20,00	16	80,00
Olite	Navarra	20	0,047	0	0,00	0	0,00	19	95,00	0	0,00	1	5,00	0	0,00	0	0,00	3	15,00	17	85,00
Sabiñánigo	Huesca	20	0,047	0	0,00	0	0,00	18	90,00	0	0,00	2	10,00	0	0,00	0	0,00	2	10,00	18	90,00
Santa Lucía de Gordón	León	20	0,047	0	0,00	0	0,00	1	5,00	5	25,00	5	25,00	5	25,00	4	20,00	2	10,00	18	90,00
Sarria	Lugo	20	0,047	0	0,00	0	0,00	20	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	20,00	16	80,00
Tudela Veguín	Asturias	20	0,047	0	0,00	0	0,00	1	5,00	2	10,00	5	25,00	1	5,00	11	55,00	3	15,00	17	85,00
Vallada	Valencia	20	0,047	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,00	11	55,00	8	40,00	2	10,00	18	90,00
Velayos	Ávila	20	0,047	0	0,00	0	0,00	19	95,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,00	0	0,00	20	100,00
Aguilar de Campóo	Palencia	19	0,045	0	0,00	0	0,00	12	63,16	0	0,00	1	5,26	4	21,05	2	10,53	1	5,26	18	94,74
Bríncola	Guipúzcoa	19	0,045	0	0,00	0	0,00	2	10,53	3	15,79	1	5,26	2	10,53	11	57,89	0	0,00	19	100,00
Burgo Raneros, El	León	19	0,045	0	0,00	0	0,00	15	78,95	0	0,00	0	0,00	1	5,26	3	15,79	2	10,53	17	89,47
Cabañas de Castilla, Las	Palencia	19	0,045	0	0,00	0	0,00	17	89,47	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	10,53	3	15,79	16	84,21
Campomanes	Asturias	19	0,045	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	21,05	4	21,05	1	5,26	10	52,63	1	5,26	18	94,74
Cisneros	Palencia	19	0,045	0	0,00	0	0,00	16	84,21	0	0,00	1	5,26	1	5,26	1	5,26	0	0,00	19	100,00
Cobertoria	Asturias	19	0,045	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	10,53	2	10,53	0	0,00	15	78,95	2	10,53	17	89,47
Luceni	Zaragoza	19	0,045	0	0,00	0	0,00	19	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,26	18	94,74
Mogente	Valencia	19	0,045	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,26	7	36,84	11	57,89	1	5,26	18	94,74
Piña de Campos	Palencia	19	0,045	0	0,00	0	0,00	13	68,42	1	5,26	1	5,26	0	0,00	4	21,05	5	26,32	14	73,68
Robledo de Chavela	Madrid	19	0,045	0	0,00	0	0,00	1	5,26	0	0,00	2	10,53	4	21,05	12	63,16	1	5,26	18	94,74
Sardañola	Barcelona	19	0,045	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	36,84	3	15,79	9	47,37	1	5,26	18	94,74
Teixeiro	Coruña (A)	19	0,045	0	0,00	0	0,00	17	89,47	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	10,53	2	10,53	17	89,47

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Vimbodi	Tarragona	19	0,045	0	0,00	0	0,00	1	5,26	0	0,00	0	0,00	2	10,53	16	84,21	4	21,05	15	78,95
Aguilar de Segarra	Barcelona	18	0,043	0	0,00	0	0,00	1	5,56	0	0,00	5	27,78	3	16,67	9	50,00	0	0,00	18	100,00
Bembibre	León	18	0,043	0	0,00	0	0,00	17	94,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,56	2	11,11	16	88,89
Borjas Blancas	Lleida	18	0,043	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	11,11	6	33,33	10	55,56	3	16,67	15	83,33
Felguera, La	Asturias	18	0,043	0	0,00	0	0,00	3	16,67	2	11,11	2	11,11	2	11,11	9	50,00	0	0,00	18	100,00
Puebla de San Julián	Lugo	18	0,043	0	0,00	0	0,00	18	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	22,22	14	77,78
Santa Olalla	Cantabria	18	0,043	0	0,00	0	0,00	14	77,78	0	0,00	1	5,56	2	11,11	1	5,56	3	16,67	15	83,33
Vacarisses	Barcelona	18	0,043	0	0,00	0	0,00	2	11,11	0	0,00	4	22,22	10	55,56	2	11,11	0	0,00	18	100,00
Yanguas de Eresma	Segovia	18	0,043	0	0,00	0	0,00	12	66,67	1	5,56	4	22,22	0	0,00	1	5,56	0	0,00	18	100,00
Zarzalejo	Madrid	18	0,043	0	0,00	0	0,00	1	5,56	0	0,00	1	5,56	0	0,00	16	88,89	1	5,56	17	94,44
Alfaro	Rioja, La	17	0,040	0	0,00	0	0,00	14	82,35	0	0,00	1	5,88	1	5,88	1	5,88	0	0,00	17	100,00
Alginet	Valencia	17	0,040	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,88	1	5,88	15	88,24	9	52,94	8	47,06
Armunia	León	17	0,040	0	0,00	0	0,00	11	64,71	0	0,00	4	23,53	0	0,00	2	11,76	1	5,88	16	94,12
Cortijo, El	Rioja, La	17	0,040	0	0,00	0	0,00	10	58,82	0	0,00	1	5,88	0	0,00	6	35,29	1	5,88	16	94,12
Espinosa de Villagonzalo	Palencia	17	0,040	0	0,00	0	0,00	16	94,12	0	0,00	0	0,00	1	5,88	0	0,00	4	23,53	13	76,47
Garriga, La	Barcelona	17	0,040	0	0,00	0	0,00	2	11,76	0	0,00	3	17,65	1	5,88	11	64,71	6	35,29	11	64,71
Matapozuelos	Valladolid	17	0,040	0	0,00	0	0,00	12	70,59	1	5,88	0	0,00	0	0,00	4	23,53	2	11,76	15	88,24
Molinos, Los	Madrid	17	0,040	0	0,00	0	0,00	2	11,76	0	0,00	0	0,00	6	35,29	9	52,94	3	17,65	14	82,35
Puig, El	Valencia	17	0,040	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	41,18	10	58,82	6	35,29	11	64,71
Quereño-Cobas	Ourense	17	0,040	0	0,00	0	0,00	14	82,35	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	17,65	1	5,88	16	94,12
Quintana de Raneros	León	17	0,040	0	0,00	0	0,00	17	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	100,00
Santullano	Asturias	17	0,040	0	0,00	0	0,00	1	5,88	3	17,65	1	5,88	1	5,88	11	64,71	3	17,65	14	82,35
Villalegre	Asturias	17	0,040	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	17,65	1	5,88	1	5,88	12	70,59	3	17,65	14	82,35
Villaquirán de los Infantes	Burgos	17	0,040	0	0,00	0	0,00	15	88,24	0	0,00	1	5,88	1	5,88	0	0,00	0	0,00	17	100,00
Villodrigo	Palencia	17	0,040	0	0,00	0	0,00	17	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,88	16	94,12
Almudévar	Huesca	16	0,038	0	0,00	0	0,00	6	37,50	1	6,25	4	25,00	2	12,50	3	18,75	1	6,25	15	93,75
Ataquines	Valladolid	16	0,038	0	0,00	0	0,00	11	68,75	0	0,00	2	12,50	1	6,25	2	12,50	1	6,25	15	93,75
Barrios de Colina	Burgos	16	0,038	0	0,00	0	0,00	14	87,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	12,50	1	6,25	15	93,75
Benigánim	Valencia	16	0,038	0	0,00	0	0,00	1	6,25	0	0,00	1	6,25	9	56,25	5	31,25	2	12,50	14	87,50
Cesuras	Coruña (A)	16	0,038	0	0,00	0	0,00	10	62,50	1	6,25	0	0,00	0	0,00	5	31,25	1	6,25	15	93,75
Espinar, El	Segovia	16	0,038	0	0,00	0	0,00	13	81,25	0	0,00	0	0,00	1	6,25	2	12,50	4	25,00	12	75,00
Guarnizo	Cantabria	16	0,038	0	0,00	0	0,00	3	18,75	3	18,75	7	43,75	2	12,50	1	6,25	3	18,75	13	81,25
Lajosa	Lugo	16	0,038	0	0,00	0	0,00	15	93,75	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	6,25	1	6,25	15	93,75
Linares	Asturias	16	0,038	0	0,00	0	0,00	1	6,25	2	12,50	5	31,25	3	18,75	5	31,25	0	0,00	16	100,00
Lodosa	Navarra	16	0,038	0	0,00	0	0,00	13	81,25	0	0,00	3	18,75	0	0,00	0	0,00	0	0,00	16	100,00
Losa, La	Segovia	16	0,038	0	0,00	0	0,00	9	56,25	0	0,00	2	12,50	4	25,00	1	6,25	0	0,00	16	100,00
Mingorría	Ávila	16	0,038	0	0,00	0	0,00	13	81,25	0	0,00	2	12,50	1	6,25	0	0,00	0	0,00	16	100,00

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Onteniente	Valencia	16	0,038	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	12,50	3	18,75	11	68,75	1	6,25	15	93,75
Plá de Vilanoveta	Lleida	16	0,038	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	37,50	10	62,50	2	12,50	14	87,50
Pozazal	Cantabria	16	0,038	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	12,50	4	25,00	3	18,75	7	43,75	1	6,25	15	93,75
Puzol	Valencia	16	0,038	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	25,00	5	31,25	7	43,75	2	12,50	14	87,50
Raimat	Lleida	16	0,038	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	6,25	1	6,25	2	12,50	12	75,00	2	12,50	14	87,50
Ribaforada	Navarra	16	0,038	0	0,00	0	0,00	13	81,25	2	12,50	0	0,00	0	0,00	1	6,25	2	12,50	14	87,50
Salvaterra	Álava	16	0,038	0	0,00	0	0,00	15	93,75	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	6,25	2	12,50	14	87,50
Serín	Asturias	16	0,038	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	37,50	4	25,00	6	37,50	0	0,00	16	100,00
Vinaixa	Lleida	16	0,038	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	6,25	2	12,50	13	81,25	1	6,25	15	93,75
Agoncillo	Rioja, La	15	0,036	0	0,00	0	0,00	10	66,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	33,33	1	6,67	14	93,33
Alcover	Tarragona	15	0,036	0	0,00	0	0,00	1	6,67	0	0,00	0	0,00	6	40,00	8	53,33	2	13,33	13	86,67
Almenara	Castellón	15	0,036	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	13,33	5	33,33	8	53,33	5	33,33	10	66,67
Anglesola	Lleida	15	0,036	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	26,67	5	33,33	6	40,00	2	13,33	13	86,67
Areta	Álava	15	0,036	0	0,00	0	0,00	2	13,33	2	13,33	3	20,00	0	0,00	8	53,33	1	6,67	14	93,33
Cegama	Guipúzcoa	15	0,036	0	0,00	0	0,00	1	6,67	0	0,00	1	6,67	0	0,00	13	86,67	0	0,00	15	100,00
Collado Mediano	Madrid	15	0,036	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	6,67	1	6,67	13	86,67	1	6,67	14	93,33
Grajal de Campos	León	15	0,036	0	0,00	0	0,00	15	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	15	100,00
Granja, La	Segovia	15	0,036	0	0,00	0	0,00	11	73,33	0	0,00	2	13,33	1	6,67	1	6,67	1	6,67	14	93,33
Luyando	Álava	15	0,036	0	0,00	0	0,00	2	13,33	3	20,00	2	13,33	4	26,67	4	26,67	0	0,00	15	100,00
Miravalles	Vizcaya	15	0,036	1	6,67	0	0,00	4	26,67	1	6,67	2	13,33	0	0,00	7	46,67	0	0,00	15	100,00
Nanclares de Oca	Álava	15	0,036	0	0,00	0	0,00	12	80,00	0	0,00	3	20,00	0	0,00	0	0,00	3	20,00	12	80,00
Navalgrande	Ávila	15	0,036	0	0,00	0	0,00	4	26,67	0	0,00	0	0,00	9	60,00	2	13,33	0	0,00	15	100,00
Oropesa	Castellón	15	0,036	0	0,00	0	0,00	2	13,33	0	0,00	5	33,33	2	13,33	6	40,00	2	13,33	13	86,67
Parga	Lugo	15	0,036	0	0,00	0	0,00	13	86,67	0	0,00	1	6,67	0	0,00	1	6,67	1	6,67	14	93,33
Parrilla, La	Valencia	15	0,036	0	0,00	0	0,00	1	6,67	0	0,00	0	0,00	4	26,67	10	66,67	4	26,67	11	73,33
Plana-Picamoixons	Tarragona	15	0,036	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	40,00	9	60,00	0	0,00	15	100,00
Planoles	Girona	15	0,036	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	13,33	3	20,00	10	66,67	0	0,00	15	100,00
Santa Magdalena de Pulpís	Castellón	15	0,036	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	13,33	3	20,00	10	66,67	0	0,00	15	100,00
Urtx-Alp	Girona	15	0,036	0	0,00	0	0,00	1	6,67	0	0,00	4	26,67	3	20,00	7	46,67	0	0,00	15	100,00
Valdestillas	Valladolid	15	0,036	0	0,00	0	0,00	11	73,33	2	13,33	1	6,67	0	0,00	1	6,67	0	0,00	15	100,00
Bujedo	Burgos	14	0,033	0	0,00	0	0,00	14	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	14	100,00
Camp-Redó	Tarragona	14	0,033	0	0,00	0	0,00	1	7,14	0	0,00	2	14,29	8	57,14	3	21,43	2	14,29	12	85,71
Chiva	Valencia	14	0,033	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	7,14	8	57,14	5	35,71	3	21,43	11	78,57
Fuenmayor	Rioja, La	14	0,033	0	0,00	0	0,00	14	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	14	100,00
Irurzun	Navarra	14	0,033	0	0,00	0	0,00	13	92,86	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	7,14	1	7,14	13	92,86
Malvedo	Asturias	14	0,033	0	0,00	0	0,00	2	14,29	1	7,14	3	21,43	4	28,57	4	28,57	0	0,00	14	100,00
Orna de Gállego	Huesca	14	0,033	0	0,00	0	0,00	4	28,57	0	0,00	2	14,29	0	0,00	8	57,14	1	7,14	13	92,86
Pozáldez	Valladolid	14	0,033	0	0,00	0	0,00	9	64,29	0	0,00	0	0,00	1	7,14	4	28,57	1	7,14	13	92,86

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Quintana del Puente	Palencia	14	0,033	0	0,00	0	0,00	13	92,86	0	0,00	0	0,00	1	7,14	0	0,00	3	21,43	11	78,57
San Martín de Sasgayolas	Barcelona	14	0,033	0	0,00	0	0,00	1	7,14	0	0,00	1	7,14	5	35,71	7	50,00	1	7,14	13	92,86
Tarazona	Zaragoza	14	0,033	0	0,00	0	0,00	13	92,86	0	0,00	1	7,14	0	0,00	0	0,00	1	7,14	13	92,86
Villafranca de Oria	Guipúzcoa	14	0,033	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	14,29	2	14,29	10	71,43	2	14,29	12	85,71
Villafranca del Panadés	Barcelona	14	0,033	0	0,00	0	0,00	9	64,29	1	7,14	2	14,29	0	0,00	2	14,29	0	0,00	14	100,00
Villalumbroso	Palencia	14	0,033	0	0,00	0	0,00	13	92,86	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	7,14	0	0,00	14	100,00
Villanueva de Gállego	Zaragoza	14	0,033	0	0,00	0	0,00	12	85,71	0	0,00	2	14,29	0	0,00	0	0,00	2	14,29	12	85,71
Cabezón de Pisuerga	Valladolid	13	0,031	0	0,00	0	0,00	9	69,23	0	0,00	2	15,38	1	7,69	1	7,69	2	15,38	11	84,62
Caparoso	Navarra	13	0,031	0	0,00	0	0,00	13	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	7,69	12	92,31
Grijota	Palencia	13	0,031	0	0,00	0	0,00	12	92,31	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	7,69	0	0,00	13	100,00
Guitiriz	Lugo	13	0,031	0	0,00	0	0,00	12	92,31	0	0,00	0	0,00	1	7,69	0	0,00	1	7,69	12	92,31
Legorreta	Guipúzcoa	13	0,031	0	0,00	0	0,00	2	15,38	4	30,77	1	7,69	2	15,38	4	30,77	0	0,00	13	100,00
Llodio	Vizcaya	13	0,031	0	0,00	0	0,00	1	7,69	0	0,00	1	7,69	2	15,38	9	69,23	0	0,00	13	100,00
Mave	Palencia	13	0,031	0	0,00	0	0,00	12	92,31	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	7,69	2	15,38	11	84,62
Montefurado	Lugo	13	0,031	0	0,00	0	0,00	11	84,62	0	0,00	1	7,69	1	7,69	0	0,00	3	23,08	10	76,92
Montesa	Valencia	13	0,031	0	0,00	0	0,00	1	7,69	0	0,00	4	30,77	3	23,08	5	38,46	1	7,69	12	92,31
Otero de Herreros	Segovia	13	0,031	0	0,00	0	0,00	5	38,46	1	7,69	2	15,38	4	30,77	1	7,69	1	7,69	12	92,31
Pobes	Álava	13	0,031	0	0,00	0	0,00	11	84,62	0	0,00	0	0,00	2	15,38	0	0,00	1	7,69	12	92,31
Porqueros	León	13	0,031	0	0,00	0	0,00	12	92,31	0	0,00	1	7,69	0	0,00	0	0,00	1	7,69	12	92,31
Quintanapalla	Burgos	13	0,031	0	0,00	0	0,00	13	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	15,38	11	84,62
Quintanilleja	Burgos	13	0,031	0	0,00	0	0,00	10	76,92	0	0,00	0	0,00	1	7,69	2	15,38	2	15,38	11	84,62
San Asensio	Rioja, La	13	0,031	0	0,00	0	0,00	12	92,31	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	7,69	0	0,00	13	100,00
Santibáñez del Bernesga	León	13	0,031	0	0,00	0	0,00	8	61,54	1	7,69	0	0,00	1	7,69	3	23,08	1	7,69	12	92,31
Viana	Valladolid	13	0,031	0	0,00	0	0,00	9	69,23	2	15,38	0	0,00	1	7,69	1	7,69	0	0,00	13	100,00
Villafranca del Bierzo	León	13	0,031	0	0,00	0	0,00	12	92,31	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	7,69	2	15,38	11	84,62
Villafraía	Burgos	13	0,031	0	0,00	0	0,00	12	92,31	0	0,00	1	7,69	0	0,00	0	0,00	2	15,38	11	84,62
Aboño	Asturias	12	0,028	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	25,00	2	16,67	7	58,33	0	0,00	12	100,00
Alegría de Álava	Álava	12	0,028	0	0,00	0	0,00	8	66,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	33,33	0	0,00	12	100,00
Araya	Álava	12	0,028	0	0,00	0	0,00	11	91,67	0	0,00	0	0,00	1	8,33	0	0,00	0	0,00	12	100,00
Cocentaina	Alicante	12	0,028	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	25,00	3	25,00	6	50,00	0	0,00	12	100,00
Estépar	Burgos	12	0,028	0	0,00	0	0,00	11	91,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	8,33	0	0,00	12	100,00
Gurrea de Gállego	Huesca	12	0,028	0	0,00	0	0,00	6	50,00	0	0,00	3	25,00	0	0,00	3	25,00	2	16,67	10	83,33
Juneda	Lleida	12	0,028	0	0,00	0	0,00	1	8,33	0	0,00	3	25,00	5	41,67	3	25,00	1	8,33	11	91,67
Lezama	Vizcaya	12	0,028	0	0,00	0	0,00	2	16,67	2	16,67	1	8,33	3	25,00	4	33,33	0	0,00	12	100,00
Marcén Poliñino	Huesca	12	0,028	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	33,33	1	8,33	7	58,33	1	8,33	11	91,67
Moncada-Ripollet	Barcelona	12	0,028	1	8,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	91,67	0	0,00	12	100,00
Montagut	Girona	12	0,028	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	16,67	0	0,00	10	83,33	0	0,00	12	100,00
Nava de la Asunción	Segovia	12	0,028	1	8,33	0	0,00	7	58,33	0	0,00	3	25,00	1	8,33	0	0,00	2	16,67	10	83,33

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Olmedo	Valladolid	12	0,028	0	0,00	0	0,00	9	75,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	25,00	1	8,33	11	91,67
Oural	Lugo	12	0,028	0	0,00	0	0,00	12	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	16,67	10	83,33
Pesquera	Cantabria	12	0,028	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	8,33	5	41,67	6	50,00	0	0,00	12	100,00
Recajo	Rioja, La	12	0,028	0	0,00	0	0,00	12	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	8,33	11	91,67
San Miguel de las Dueñas	León	12	0,028	0	0,00	0	0,00	12	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	8,33	11	91,67
Santa Cruz de Iguña	Cantabria	12	0,028	0	0,00	0	0,00	1	8,33	0	0,00	3	25,00	0	0,00	8	66,67	3	25,00	9	75,00
Valls	Tarragona	12	0,028	1	8,33	0	0,00	2	16,67	0	0,00	0	0,00	2	16,67	7	58,33	4	33,33	8	66,67
Vilaseca	Tarragona	12	0,028	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	41,67	1	8,33	6	50,00	2	16,67	10	83,33
Villamarco	León	12	0,028	0	0,00	0	0,00	12	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12	100,00
Almansa	Albacete	11	0,026	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	18,18	2	18,18	7	63,64	0	0,00	11	100,00
Arenas de Iguña	Cantabria	11	0,026	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	36,36	3	27,27	4	36,36	1	9,09	10	90,91
Biurrun Campanas	Navarra	11	0,026	0	0,00	0	0,00	11	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	18,18	9	81,82
Caldearenas	Huesca	11	0,026	0	0,00	0	0,00	8	72,73	0	0,00	1	9,09	1	9,09	1	9,09	1	9,09	10	90,91
Jaraco	Valencia	11	0,026	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	9,09	4	36,36	6	54,55	3	27,27	8	72,73
Manzanos	Álava	11	0,026	0	0,00	0	0,00	10	90,91	0	0,00	1	9,09	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100,00
Noain	Navarra	11	0,026	0	0,00	0	0,00	11	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	18,18	9	81,82
Otzaurte	Guipúzcoa	11	0,026	0	0,00	0	0,00	2	18,18	0	0,00	1	9,09	0	0,00	8	72,73	0	0,00	11	100,00
Oza de los Ríos	Coruña (A)	11	0,026	0	0,00	0	0,00	9	81,82	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	18,18	0	0,00	11	100,00
Peñarrubia	Cantabria	11	0,026	0	0,00	0	0,00	1	9,09	2	18,18	1	9,09	2	18,18	5	45,45	2	18,18	9	81,82
Plasencia del Monte	Huesca	11	0,026	0	0,00	0	0,00	10	90,91	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	9,09	2	18,18	9	81,82
Riglos	Huesca	11	0,026	0	0,00	0	0,00	10	90,91	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	9,09	0	0,00	11	100,00
Rubián	Lugo	11	0,026	0	0,00	0	0,00	8	72,73	0	0,00	0	0,00	1	9,09	2	18,18	0	0,00	11	100,00
San Felices	Rioja, La	11	0,026	0	0,00	0	0,00	10	90,91	0	0,00	1	9,09	0	0,00	0	0,00	2	18,18	9	81,82
Sant Martí de Centelles	Barcelona	11	0,026	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	27,27	0	0,00	8	72,73	1	9,09	10	90,91
Torneros	León	11	0,026	0	0,00	0	0,00	10	90,91	0	0,00	1	9,09	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	100,00
Villafranca de Navarra	Navarra	11	0,026	0	0,00	0	0,00	10	90,91	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	9,09	1	9,09	10	90,91
Almassora	Castellón	10	0,024	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	1	10,00	8	80,00	1	10,00	9	90,00
Amusco	Palencia	10	0,024	0	0,00	0	0,00	7	70,00	0	0,00	2	20,00	0	0,00	1	10,00	0	0,00	10	100,00
Anzánigo	Huesca	10	0,024	0	0,00	0	0,00	8	80,00	0	0,00	1	10,00	1	10,00	0	0,00	1	10,00	9	90,00
Arguedas	Navarra	10	0,024	0	0,00	0	0,00	10	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	100,00
Barraca de Aguas Vivas, La	Valencia	10	0,024	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	4	40,00	5	50,00	3	30,00	7	70,00
Camarles	Tarragona	10	0,024	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	9	90,00	3	30,00	7	70,00
Echarri-Aranaz	Navarra	10	0,024	0	0,00	0	0,00	10	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	9	90,00
Freginals	Tarragona	10	0,024	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	1	10,00	1	10,00	7	70,00	0	0,00	10	100,00
Gómez Narro	Valladolid	10	0,024	0	0,00	0	0,00	7	70,00	0	0,00	1	10,00	0	0,00	2	20,00	0	0,00	10	100,00
Grao de Castellón	Castellón	10	0,024	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	9	90,00	0	0,00	0	0,00	10	100,00
Mont-Roig	Tarragona	10	0,024	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	80,00	2	20,00	0	0,00	10	100,00

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Navidiello	Asturias	10	0,024	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	30,00	1	10,00	3	30,00	3	30,00	0	0,00	10	100,00
Olesa	Barcelona	10	0,024	0	0,00	0	0,00	2	20,00	0	0,00	1	10,00	3	30,00	4	40,00	1	10,00	9	90,00
Pozal de Gallinas	Valladolid	10	0,024	0	0,00	0	0,00	4	40,00	0	0,00	3	30,00	0	0,00	3	30,00	0	0,00	10	100,00
Puigvert-Artesa	Lleida	10	0,024	0	0,00	0	0,00	1	10,00	0	0,00	0	0,00	2	20,00	7	70,00	1	10,00	9	90,00
Riba, La	Tarragona	10	0,024	0	0,00	0	0,00	1	10,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	8	80,00	4	40,00	6	60,00
San Claudio	Asturias	10	0,024	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	20,00	8	80,00	1	10,00	9	90,00
San Clodio Quiroga	Asturias	10	0,024	0	0,00	0	0,00	10	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	30,00	7	70,00
San Juan de Mozarrifar	Zaragoza	10	0,024	0	0,00	0	0,00	9	90,00	0	0,00	1	10,00	0	0,00	0	0,00	1	10,00	9	90,00
Sobradelo	Ourense	10	0,024	0	0,00	0	0,00	10	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	20,00	8	80,00
Terreu	Huesca	10	0,024	0	0,00	0	0,00	2	20,00	0	0,00	2	20,00	1	10,00	5	50,00	1	10,00	9	90,00
Vega de Magaz	León	10	0,024	0	0,00	0	0,00	7	70,00	1	10,00	0	0,00	2	20,00	0	0,00	0	0,00	10	100,00
Vicién	Huesca	10	0,024	0	0,00	0	0,00	1	10,00	0	0,00	0	0,00	4	40,00	5	50,00	1	10,00	9	90,00
Villela	Burgos	10	0,024	0	0,00	0	0,00	10	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	60,00	4	40,00
Agullent	Valencia	9	0,021	0	0,00	0	0,00	1	11,11	0	0,00	1	11,11	2	22,22	5	55,56	1	11,11	8	88,89
Aranga	Coruña (A)	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	33,33	6	66,67
Becerril de la Sierra	Madrid	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Biscarrués	Huesca	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	11,11	8	88,89
Buñuel	Navarra	9	0,021	0	0,00	0	0,00	8	88,89	1	11,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	22,22	7	77,78
Cadreita	Navarra	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	22,22	7	77,78
Caldas de Besaya, Las	Cantabria	9	0,021	0	0,00	0	0,00	3	33,33	1	11,11	0	0,00	0	0,00	5	55,56	1	11,11	8	88,89
Carrascal	Navarra	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Castil de Peones	Burgos	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	11,11	8	88,89
Cillamayor	Palencia	9	0,021	0	0,00	0	0,00	5	55,56	1	11,11	1	11,11	2	22,22	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Fuente Olmedo	Valladolid	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Garínoain	Navarra	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	22,22	7	77,78
Industrial Química, La	Zaragoza	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Joyosa, La	Zaragoza	9	0,021	0	0,00	0	0,00	8	88,89	0	0,00	1	11,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Llano, El	Burgos	9	0,021	0	0,00	0	0,00	1	11,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	88,89	3	33,33	6	66,67
Montabliz	Cantabria	9	0,021	0	0,00	0	0,00	1	11,11	1	11,11	2	22,22	0	0,00	5	55,56	0	0,00	9	100,00
Ortigosa de Pestaño	Segovia	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Ortilla-Marracos	Huesca	9	0,021	0	0,00	0	0,00	8	88,89	1	11,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	11,11	8	88,89
Pedrola	Zaragoza	9	0,021	0	0,00	0	0,00	7	77,78	0	0,00	0	0,00	1	11,11	1	11,11	0	0,00	9	100,00
Pedrosillo	Ávila	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Prádanos de Bureba	Burgos	9	0,021	0	0,00	0	0,00	8	88,89	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	11,11	2	22,22	7	77,78
Reicastro	Asturias	9	0,021	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	11,11	2	22,22	0	0,00	6	66,67	1	11,11	8	88,89
Santa María Rivarredonda	Burgos	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	11,11	8	88,89
Selva	Tarragona	9	0,021	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	66,67	3	33,33	2	22,22	7	77,78
Tarragona-Clasificación	Tarragona	9	0,021	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	22,22	2	22,22	5	55,56	0	0,00	9	100,00

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Villadangos del Páramo	León	9	0,021	0	0,00	0	0,00	8	88,89	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	11,11	0	0,00	9	100,00
Zuasti	Navarra	9	0,021	0	0,00	0	0,00	9	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	100,00
Adanero	Ávila	8	0,019	0	0,00	0	0,00	7	87,50	0	0,00	1	12,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	100,00
Bercianos del Real Camino	León	8	0,019	0	0,00	0	0,00	6	75,00	1	12,50	0	0,00	1	12,50	0	0,00	0	0,00	8	100,00
Calzada del Coto	León	8	0,019	0	0,00	0	0,00	8	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	100,00
Castiello de Jaca	Huesca	8	0,019	0	0,00	0	0,00	7	87,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	12,50	1	12,50	7	87,50
Celada del Camino	Burgos	8	0,019	0	0,00	0	0,00	8	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	12,50	7	87,50
Ciruelos	Valladolid	8	0,019	0	0,00	0	0,00	7	87,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	12,50	0	0,00	8	100,00
Figaró	Barcelona	8	0,019	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	25,00	1	12,50	5	62,50	0	0,00	8	100,00
Fuente de Santa Cruz	Segovia	8	0,019	0	0,00	0	0,00	7	87,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	12,50	1	12,50	7	87,50
Huarte-Araquil	Navarra	8	0,019	0	0,00	0	0,00	8	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	25,00	6	75,00
Inoso-Oyardo	Álava	8	0,019	0	0,00	0	0,00	3	37,50	0	0,00	2	25,00	2	25,00	1	12,50	0	0,00	8	100,00
Moncada Reixach	Barcelona	8	0,019	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	12,50	2	25,00	5	62,50	1	12,50	7	87,50
Oteruelo	León	8	0,019	0	0,00	0	0,00	7	87,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	12,50	0	0,00	8	100,00
San Cristóbal de Tosas	Girona	8	0,019	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	25,00	5	62,50	1	12,50	0	0,00	8	100,00
Trobojo del Camino	León	8	0,019	0	0,00	0	0,00	8	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	37,50	5	62,50
Villanúa	Huesca	8	0,019	0	0,00	0	0,00	8	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	12,50	7	87,50
Ahusín	Segovia	7	0,017	0	0,00	0	0,00	4	57,14	0	0,00	1	14,29	0	0,00	2	28,57	0	0,00	7	100,00
Alegría de Oria	Guipúzcoa	7	0,017	0	0,00	0	0,00	1	14,29	0	0,00	2	28,57	1	14,29	3	42,86	0	0,00	7	100,00
Beire	Navarra	7	0,017	0	0,00	0	0,00	6	85,71	0	0,00	0	0,00	1	14,29	0	0,00	1	14,29	6	85,71
Cabanes	Castellón	7	0,017	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	28,57	5	71,43	1	14,29	6	85,71
Casorvida	Asturias	7	0,017	0	0,00	0	0,00	1	14,29	0	0,00	1	14,29	2	28,57	3	42,86	2	28,57	5	71,43
Hendaya	Francia	7	0,017	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	57,14	3	42,86	0	0,00	0	0,00	7	100,00
Montaverner	Valencia	7	0,017	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	14,29	5	71,43	1	14,29	0	0,00	7	100,00
Pitillas	Navarra	7	0,017	0	0,00	0	0,00	6	85,71	0	0,00	1	14,29	0	0,00	0	0,00	1	14,29	6	85,71
Plantío, El	Madrid	7	0,017	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	14,29	6	85,71	2	28,57	5	71,43
Quintanavides	Burgos	7	0,017	0	0,00	0	0,00	3	42,86	1	14,29	0	0,00	1	14,29	2	28,57	1	14,29	6	85,71
Revilla Vallejera	Burgos	7	0,017	0	0,00	0	0,00	7	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	14,29	6	85,71
San Rafael	Segovia	7	0,017	0	0,00	0	0,00	6	85,71	0	0,00	0	0,00	1	14,29	0	0,00	0	0,00	7	100,00
Santa María y La Peña	Huesca	7	0,017	0	0,00	0	0,00	7	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	100,00
Seca de Alba, La	León	7	0,017	0	0,00	0	0,00	5	71,43	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	28,57	0	0,00	7	100,00
Vega de Infanzones	León	7	0,017	0	0,00	0	0,00	6	85,71	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	14,29	0	0,00	7	100,00
Vilavert	Tarragona	7	0,017	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	28,57	1	14,29	4	57,14	2	28,57	5	71,43
Villaumbrales	Palencia	7	0,017	0	0,00	0	0,00	5	71,43	0	0,00	0	0,00	1	14,29	1	14,29	0	0,00	7	100,00
Zuazo	Álava	7	0,017	0	0,00	0	0,00	7	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	14,29	6	85,71
Alcanar	Tarragona	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	1	16,67	4	66,67	0	0,00	6	100,00
Artomaña	Álava	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	33,33	1	16,67	1	16,67	2	33,33	0	0,00	6	100,00
Caixans	Girona	6	0,014	1	16,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	1	16,67	3	50,00	1	16,67	5	83,33

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Canonja, La	Tarragona	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	2	33,33	3	50,00	2	33,33	4	66,67
Capdesaso	Huesca	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	2	33,33	3	50,00	0	0,00	6	100,00
Cizur Mayor	Navarra	6	0,014	0	0,00	0	0,00	6	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100,00
Coca	Segovia	6	0,014	0	0,00	0	0,00	5	83,33	0	0,00	1	16,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100,00
Cubillas	Valladolid	6	0,014	0	0,00	0	0,00	4	66,67	0	0,00	1	16,67	0	0,00	1	16,67	1	16,67	5	83,33
Echarren	Navarra	6	0,014	0	0,00	0	0,00	6	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	5	83,33
Espluga de Francolí	Tarragona	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	5	83,33	1	16,67	5	83,33
Gamonal de Riopico	Burgos	6	0,014	0	0,00	0	0,00	6	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	33,33	4	66,67
Guisamo	Coruña (A)	6	0,014	0	0,00	0	0,00	6	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	5	83,33
Mataespesa	Madrid	6	0,014	0	0,00	0	0,00	1	16,67	0	0,00	1	16,67	1	16,67	3	50,00	2	33,33	4	66,67
Mendavia	Navarra	6	0,014	0	0,00	0	0,00	5	83,33	0	0,00	1	16,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100,00
Milagro	Navarra	6	0,014	0	0,00	0	0,00	6	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100,00
Olmos de Atapuerca	Burgos	6	0,014	0	0,00	0	0,00	6	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	33,33	4	66,67
Palacios de Goda	Ávila	6	0,014	0	0,00	0	0,00	5	83,33	0	0,00	1	16,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	100,00
Palmas, Las	Castellón	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	50,00	3	50,00	0	0,00	6	100,00
Puebla del Duc	Valencia	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	2	33,33	3	50,00	1	16,67	5	83,33
Rebollar, El	Valencia	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	33,33	4	66,67	0	0,00	6	100,00
Santiurde-Lantueno	Cantabria	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	4	66,67	0	0,00	1	16,67	0	0,00	6	100,00
Segadas,Las	Asturias	6	0,014	0	0,00	0	0,00	2	33,33	2	33,33	0	0,00	1	16,67	1	16,67	1	16,67	5	83,33
Vandellos	Tarragona	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	16,67	3	50,00	2	33,33	0	0,00	6	100,00
Viladecavalls	Barcelona	6	0,014	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	50,00	1	16,67	2	33,33	0	0,00	6	100,00
Alerre	Huesca	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	80,00	1	20,00	0	0,00	5	100,00
Atondo	Navarra	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	60,00	2	40,00
Burgo Santiago, El	Coruña (A)	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100,00
Burriel	Zaragoza	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	40,00	3	60,00
Cameros	León	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	40,00	3	60,00
Cascante	Navarra	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	4	80,00
Cuadros	León	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100,00
Ezquioga	Guipúzcoa	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	0	0,00	1	20,00	3	60,00	0	0,00	5	100,00
Farga de Bebié, La	Girona	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	4	80,00	0	0,00	5	100,00
Floresta, La	Lleida	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	1	20,00	3	60,00	1	20,00	4	80,00
Genovés	Valencia	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	60,00	2	40,00	0	0,00	5	100,00
Isasondo	Guipúzcoa	5	0,012	1	20,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	0	0,00	1	20,00	2	40,00	2	40,00	3	60,00
Malón	Zaragoza	5	0,012	0	0,00	0	0,00	4	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	1	20,00	4	80,00
Massamagrell	Valencia	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	2	40,00	2	40,00	4	80,00	1	20,00
Navalperal	Madrid	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	0	0,00	4	80,00	0	0,00	5	100,00
Navasa	Huesca	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100,00
Palenzuela	Palencia	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	40,00	3	60,00

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Parbayón	Cantabria	5	0,012	0	0,00	0	0,00	1	20,00	2	40,00	0	0,00	1	20,00	1	20,00	2	40,00	3	60,00
Paréts	Barcelona	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	5	100,00
Pinar, El	Madrid	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100,00
Pueyo, El	Navarra	5	0,012	0	0,00	0	0,00	4	80,00	1	20,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	60,00	2	40,00
Roquetas	Tarragona	5	0,012	0	0,00	0	0,00	1	20,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	3	60,00	4	80,00	1	20,00
Santovenia de la Valduncina	León	5	0,012	0	0,00	0	0,00	4	80,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	1	20,00	4	80,00
Sariñena	Zaragoza	5	0,012	0	0,00	0	0,00	2	40,00	0	0,00	3	60,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100,00
Tiebas	Navarra	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	40,00	3	60,00
Vilecha	León	5	0,012	0	0,00	0	0,00	4	80,00	0	0,00	1	20,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	100,00
Villabalter	León	5	0,012	0	0,00	0	0,00	5	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	40,00	3	60,00
Villagatón	León	5	0,012	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,00	0	0,00	4	80,00	0	0,00	5	100,00
Andagoya	Álava	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00
Apricano	Álava	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00
Azadinos	León	4	0,009	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	4	100,00
Carbonero de Ahusín	Segovia	4	0,009	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	4	100,00
Corcos-Aguilarejo	Valladolid	4	0,009	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	4	100,00
Délica	Álava	4	0,009	0	0,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	4	100,00
Féculas de Navarra	Navarra	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	3	75,00
Gainchurrizqueta	Guipúzcoa	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	4	100,00
Granja, La	León	4	0,009	0	0,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00
Herrera de Valdecañas	Palencia	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00
Irañeta	Navarra	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	2	50,00
Izurdiaga	Navarra	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	2	50,00
Lantueno-Santiurde	Cantabria	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	2	50,00	1	25,00	3	75,00
Lecamaña	Álava	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	3	75,00	0	0,00	4	100,00
Lizarragabengoa	Navarra	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	2	50,00
Massanassa	Valencia	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00	2	50,00	2	50,00
Mendivil	Navarra	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	2	50,00
Mianes	Tarragona	4	0,009	0	0,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	4	100,00
Monzón de Campos	Palencia	4	0,009	1	25,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	2	50,00
Nistal de la Vega	León	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	2	50,00
Orón	Burgos	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00
Peñíscola	Castellón	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	3	75,00	0	0,00	4	100,00
Puente del Castro	León	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00
Ribas de Sil	Lugo	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	4	100,00
San Cristóbal	Asturias	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	4	100,00
San Mamés	Vizcaya	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00
Sarriá	Barcelona	4	0,009	0	0,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	4	100,00

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Subijana Morillas	Álava	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	3	75,00
Sueca	Valencia	4	0,009	0	0,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	4	100,00
Tablada	Madrid	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	75,00	1	25,00	0	0,00	4	100,00
Torralba	Soria	4	0,009	0	0,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	4	100,00
Trobojo del Cerecedo	León	4	0,009	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00
Unzué	Navarra	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	3	75,00
Urnietá	Guipúzcoa	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00	1	25,00	3	75,00
Varea	Rioja, La	4	0,009	0	0,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	2	50,00	2	50,00
Venta Mina	Valencia	4	0,009	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	4	100,00
Villacedré	León	4	0,009	0	0,00	0	0,00	2	50,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	4	100,00
Villalvilla	Madrid	4	0,009	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	100,00	0	0,00
Villamartín Valdeorras	Ourense	4	0,009	0	0,00	0	0,00	3	75,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	4	100,00
Zorreras, Las	Madrid	4	0,009	0	0,00	0	0,00	1	25,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	75,00	1	25,00	3	75,00
Ainzoain	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67
Alboraya	Valencia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67	1	33,33	2	66,67
Arbizu	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Armuña Bernardos	Segovia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	2	66,67	0	0,00	1	33,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Bacáicoa	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Balbases, Los	Burgos	3	0,007	0	0,00	0	0,00	2	66,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	0	0,00	3	100,00
Barasoáin	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Berzosa de Bureba	Burgos	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	1	33,33
Bóo de Piélagos	Cantabria	3	0,007	0	0,00	0	0,00	2	66,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	1	33,33	2	66,67
Cabañas de Ebro	Zaragoza	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67
Chirivella	Valencia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67	2	66,67	1	33,33
Ciñera	León	3	0,007	0	0,00	0	0,00	1	33,33	1	33,33	0	0,00	0	0,00	1	33,33	0	0,00	3	100,00
Cobas	Coruña (A)	3	0,007	0	0,00	0	0,00	2	66,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	0	0,00	3	100,00
Echevacoiz	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00
Esplugas	Barcelona	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	1	33,33	1	33,33	1	33,33	2	66,67
Ferroñes	Asturias	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	1	33,33	1	33,33	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Fuente de Bureba	Burgos	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Grulleros	León	3	0,007	0	0,00	0	0,00	1	33,33	0	0,00	1	33,33	0	0,00	1	33,33	1	33,33	2	66,67
Gujili	Álava	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Iturmendi	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67
Legazpi	Guipúzcoa	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67	1	33,33	2	66,67
Lezo-Rentería	Guipúzcoa	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67	0	0,00	3	100,00
Llodio	Álava	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	0	0,00	1	33,33	0	0,00	3	100,00
Lorenzana	Lugo	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	1	33,33
Moncófar	Castellón	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	1	33,33	2	66,67	1	33,33

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Murillo el Cuende	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	1	33,33
Muruarte de Reta	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	1	33,33
Nestar	Palencia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	1	33,33	0	0,00	1	33,33	0	0,00	1	33,33	2	66,67	1	33,33
Oreitia	Álava	3	0,007	0	0,00	0	0,00	2	66,67	0	0,00	1	33,33	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67
Oricin	Navarra	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	1	33,33
Parana	Asturias	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67	0	0,00	3	100,00
Perogordo	Segovia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	1	33,33
Poago	Asturias	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	0	0,00	0	0,00	1	33,33	1	33,33	2	66,67
Puebla de Arganzón	Burgos	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Puebla de Farnals	Valencia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00	1	33,33	2	66,67
Rubena	Burgos	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
San Antonio	Valencia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00	1	33,33	2	66,67
San Felices	Burgos	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
San Martín del Camino	León	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Santa María de Barberá	Barcelona	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	1	33,33	1	33,33	0	0,00	3	100,00
Santillana de Campos	Palencia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Se desconoce	Valencia	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	2	66,67
Torallas	Girona	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	0	0,00	2	66,67	0	0,00	3	100,00
Turuñana	Huesca	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	100,00
Villaverde-Mogina	Burgos	3	0,007	0	0,00	0	0,00	3	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	66,67	1	33,33
Zurita	Cantabria	3	0,007	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	33,33	0	0,00	2	66,67	0	0,00	3	100,00
Aguas de Rivas	Girona	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Alcosebre	Castellón	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Aldeanueva de Ebro	Rioja, La	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Almuniente	Huesca	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Arcaya	Álava	2	0,005	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Artica	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Azucarera Álava	Álava	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Azucarera del Gállego	Zaragoza	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Barriosos	León	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Becerril de Campos	Palencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Berrocal, El	Madrid	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Boquiñeni	Zaragoza	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Buniel	Burgos	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Burgo de Osma, El	Soria	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Cabanillas	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Campo de Santibáñez	Palencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Castellbell i el Vilar	Barcelona	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Chorente	Lugo	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Congostinas	Asturias	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Echevarri	Vizcaya	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Espinar, El	Madrid	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Ferral del Bernesga	León	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Fontellas	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Herias	Asturias	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Hontoria de la Cantera	Burgos	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Hospitalet de l'Infant	Tarragona	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Huergas de Gordón	León	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	1	50,00	1	50,00
Husillos	Palencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Imárcoain	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Irura	Guipúzcoa	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Izarra	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Javierrelatre	Huesca	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	2	100,00	0	0,00
Jeresa	Valencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	2	100,00	0	0,00
Lacunza	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Lalueza	Huesca	2	0,005	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Lantadilla	Palencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Luyando	Asturias	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Masalfasar	Valencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00	2	100,00	0	0,00
Miguel Ibáñez	Segovia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Molina, La	Girona	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Monasterio de Rodilla	Burgos	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Montesa	Barcelona	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Murchante	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Muruarte de Tena	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Navata, La	Madrid	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Nueva Montaña	Cantabria	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Oazurza	Guipúzcoa	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	1	50,00	1	50,00
Onteniente	Alicante	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Orbita	Ávila	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Palmera	Valencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Parrilla, La	Valladolid	2	0,005	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Port-Bou	Girona	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Potes	Cantabria	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Pueyo, El	Huesca	2	0,005	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Rivabellosa	Burgos	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
San Martín	Asturias	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	1	50,00	1	50,00
San Pedro de Pegas	León	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00
San Pedro de Salavinera	Barcelona	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Santa Olalla de Bureba	Burgos	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Santibañez de la Peña	Palencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Santo Tomás	León	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Tulebras	Navarra	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Vallecas	Madrid	2	0,005	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Villamartín	Palencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Villamediana	Palencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00
Villamuriel de Cerrato	Palencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	2	100,00
Villanueva de Castellón	Valencia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Villasimpliz	León	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00	1	50,00
Vinallop	Tarragona	2	0,005	0	0,00	0	0,00	1	50,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00	1	50,00
Zamarramala	Segovia	2	0,005	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	50,00	1	50,00
Zaratán	Valladolid	2	0,005	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	100,00	0	0,00	2	100,00
Abegondo	Coruña (A)	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Acebes del Páramo	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Aguafreda	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Alamús	Lleida	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Alaquás	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Alcoletge	Lleida	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Alcosebre	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Alfafara	Alicante	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Alicante	Alicante	1	0,002	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Ametlla	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Anglesola	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Anoeta	Guipúzcoa	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Ansoain	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Arango	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Arazuri	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Arcos de Jalón	Soria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Arramendiaga	Guipúzcoa	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Arruazu	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Astigarraga	Guipúzcoa	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Baracaldo	Vizcaya	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Barosa, La	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Barraca, La	Alicante	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Barracas	Castellón	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Barreda	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Barros	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Barros de Gordón	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Baruha Santa Comba	Coruña (A)	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Basauri	Vizcaya	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Bell-Lloch	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Benafarces	Valladolid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Benaguasil	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Benetússer	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Benisoda	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Bernuy S.	Segovia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Blascosancho	Ávila	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Brimeda	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Buelles	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Bufali	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Burgo de Ebro, El	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Burjassot	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cacabelos	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Calatayud	Zaragoza	1	0,002	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cameno	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Campo de Santibáñez	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Camprodón	Girona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Canals	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Cañeda	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Carbones Asturianos	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cargadero Cros	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Cargadero Cros	Valladolid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Cariñena	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Casa Clariana Sagrera	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Castellnou de Seana	Lleida	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Castil de Peones	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Castrillo de la Vega	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Catadiano	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cea de los Ríos	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Celorio	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Céltigos	Coruña (A)	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cendea Ansoain	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Cerdanyola del Vallès	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cervera	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Chilches	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Chozas de Arriba	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cidad-Dosante	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Colloto	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cordovilla la Real	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Cousos	Coruña (A)	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cubillarte de Santa Marta	Valladolid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cubo de Bureba	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Cuena	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Daroca	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Dionisio	Rioja, La	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Eguino	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Entoma	Ourense	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Erice de Iza	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Esquiroz	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Estébarez	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Ezquerecocha	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Figarina, La	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Florida, La	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Fojedo	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Fombellida	Valladolid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Fondarella	Lleida	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Fontecha	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Fonteculler	Coruña (A)	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Forma del Gállego	Huesca	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Frاندovinez	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Frecha, La	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Fuencaliente	Soria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Fuenterrabía	Guipúzcoa	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Gaviria	Guipúzcoa	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Granadella, La	Lleida	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Grisaleña	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Grisén	Valencia	1	0,002	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Guereño	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Gurb	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Hospitalet-Vandellós	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Hostalets de Balenyà	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Ibarra	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Idiezábal	Guipúzcoa	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Illa	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Incio	Lugo	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Jocano	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Larriba	Rioja, La	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Lences de Bureba	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Llagosta, La	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Llanera	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Llanes	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Loza	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Luengos	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
M. San Cebrián	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Machistre, El	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Madrid-Niño Jesús	Madrid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Magaz de Cepeda	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Maliaño	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Maliaño	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Mallén	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Manau	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Marcilla de Campos	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Marlofa	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Matamorosa	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Matarrepudio	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Matuaco	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Mazas, La	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Mazuecoa	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Mendavia	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Montblanc	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Montmeló del Vallés	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Muntaner	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Musel, El	Asturias	1	0,002	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Naranco	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Navaleno	Soria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Navas, Las	Madrid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Oleiros	Coruña (A)	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Olmos	Valladolid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Onda	Castellón	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Orcoyen	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Oriz	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Orozco	Vizcaya	1	0,002	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Ortilla-Marracos	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Ortuella	Vizcaya	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Osma	Huesca	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Otero de Rey	Lugo	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Oural	Coruña (A)	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Oyardo	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Palacios	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Patrach	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Pedroso, El	Rioja, La	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Peña, La	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Peñaflor de Hornija	Valladolid	1	0,002	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Pereda, La	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Peredilla	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Piedrahita de Juarros	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Pina de Ebro	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Plasencia de Jalón	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Polanco	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Porqueras	Girona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Pozuelos del Rey	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Pumares	Ourense	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Quiroga	Lugo	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Quitiriz	Lugo	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Rambla Sabadell	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Respaldiza	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Riego del Monte	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Riosa	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Rodilla	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Sampedor	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
San Andrés del Rabanedo	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
San Juan de Énova	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
San Justo	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
San Miguel del Camino	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
San Pedro Lor	Lugo	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
San Vicente de la	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Barquera																					
Sant Feliu de Torelló	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Sant Vicenç de Torelló	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	1	100,00	0	0,00
Santa Ana	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Santa Cecilia	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Santa Eulalia	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Santiago de Compostela	Coruña (A)	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Selva	Girona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Sequeiros	Lugo	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Sierrapando	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Soria	Soria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Sotiello	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Tamarite	Lleida	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Tamón	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Teijeiro	Lugo	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Tordesillas	Valladolid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Torme	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Torrellas	Zaragoza	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Toses	Girona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Tremor	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Urkabustaiz	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Uzquiano	Álava	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Valoria de Aguilar	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Veciana	Barcelona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Ventalles, Les	Tarragona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Vicién	Valencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Vid, La	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Viérnoles	Cantabria	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Vilá de Urtx	Girona	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villa de Soto	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villagonzalo	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villagonzalo de Coca	Segovia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villaldemiro	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villamarco	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villamediana	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villanueva Araquil	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00
Villanueva de la Tercia	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villaprovedo	Palencia	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00

Residencias	Provincia	Nº EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	RSSZN	%	RCSZN	%	SDEF	%	RCS	%	RSS	%	Mujer	%	Varón	%
Villar de Parana	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villarcayo	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Villarroañe	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villavanta	León	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villayuda	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villazopeque	Burgos	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Villester	Valladolid	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1	100,00
Viso, El	Asturias	1	0,002	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Yábar	Navarra	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Ygay	Rioja, La	1	0,002	0	0,00	0	0,00	1	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	100,00
Total Red Norte		42107	100,000	336	0,80	21	0,05	14385	34,16	910	2,16	5521	13,11	7568	17,97	13366	31,74	2225	5,28	39882	94,72

Abreviaturas: NO DEP (No Depurado); SD (Sanción desconocida), SEP DEF (Separación Definitiva); RCS (Reingreso con Sanción); RSS (Reingreso sin Sanción); M (Mujeres); V (Varones).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Cuadro 9. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Distribución de las residencias por orden numérico de empleados, con indicación de los servicios identificados

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Madrid	Madrid	82	0	0	141	9	135	20	2	11	108	39	137	1591	760	1242	0	21	141	61	44	438	7	4989
Valladolid	Valladolid	138	10	0	3	0	10	0	0	1	0	9	15	394	20	2703	1	0	4	16	0	294	5	3623
Valencia	Valencia	17	1	0	4	0	10	0	0	1	0	2	20	1072	28	964	0	0	5	13	0	185	0	2322
Barcelona	Barcelona	9	1	0	7	2	31	1	0	1	0	2	30	963	32	530	0	0	4	12	0	195	1	1821
Miranda de Ebro	Burgos	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	541	14	642	0	0	3	3	0	67	1	1286
León	León	3	0	0	4	0	7	0	0	0	0	2	5	427	16	617	0	0	5	6	0	124	0	1216
Zaragoza	Zaragoza	4	0	0	2	0	6	0	0	1	0	0	4	607	18	456	0	0	4	6	0	87	0	1195
Lleida	Lleida	10	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	9	464	2	547	0	0	1	4	0	95	0	1135
San Andrés	Barcelona	18	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	17	0	938	0	0	0	5	0	89	0	1074
Irún	Guipúzcoa	1	0	0	29	0	1	0	0	0	0	0	3	361	14	431	0	0	1	3	0	47	1	892
Tarragona	Tarragona	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	4	330	13	427	0	0	1	2	0	40	0	822
Oviedo	Asturias	5	0	2	4	0	0	0	0	0	0	4	7	295	4	353	0	0	3	2	0	111	1	791
Monforte de Lemos	Lugo	3	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	180	4	368	0	0	2	2	0	42	0	609
Bilbao	Vizcaya	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	354	2	114	0	0	4	4	0	85	0	572
Venta de Baños	Palencia	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	335	0	92	2	00	0	2	0	48	1	481
Santander	Cantabria	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	272	7	60	0	0	3	2	0	81	0	431
Medina del Campo	Valladolid	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	290	9	54	0	0	0	4	0	50	0	412
Coruña (A)	Coruña (A)	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	228	11	87	0	0	2	3	0	75	0	410
Gijón	Asturias	2	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	1	220	7	110	0	0	3	5	0	31	0	384
Játiva	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	183	0	78	0	0	2	2	0	90	0	358
Palencia	Palencia	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	4	188	1	68	0	0	0	2	0	34	0	301
Pamplona	Navarra	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	139	0	95	0	0	1	2	0	52	0	295
Ávila	Ávila	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	195	0	60	0	0	1	3	0	26	0	288
Burgos	Burgos	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	160	1	29	0	0	2	2	0	89	0	286
San Sebastián	Guipúzcoa	0	0	0	2	0	9	0	0	0	0	0	4	148	0	9	0	0	2	3	0	97	0	274
Castejon	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	131	0	89	0	0	0	2	0	40	0	262
Se desconoce	Se desconoce	0	0	0	4	0	1	1	0	0	0	0	23	21	2	8	00	1	0	1	0	40	152	254
Cajo	Cantabria	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	241	0	0	0	0	0	0	0	243
Castellón	Castellón	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	124	0	53	0	0	0	4	0	54	1	237
Tortosa	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	116	0	37	0	0	1	2	0	77	0	234
Segovia	Segovia	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	151	1	49	0	0	1	2	0	22	0	228
Manresa	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	185	0	13	0	0	1	2	0	21	1	224
Ponferrada	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	117	1	14	0	0	2	2	0	85	0	223
Carcagente	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105	0	83	0	0	1	1	0	25	0	215
Ujo	Asturias	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0	131	0	0	0	0	0	8	0	210
Logroño	Rioja, La	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	2	121	2	29	0	0	2	2	0	43	0	205

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Alsasua	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	85	0	52	0	0	0	2	0	37	0	178
Avilés	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97	0	42	0	0	0	2	0	29	0	170
Reinosa	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	99	0	38	0	0	0	3	0	24	0	168
Vic	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	85	0	13	0	0	1	5	0	46	0	151
Ripoll	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	44	0	56	0	0	0	2	0	38	0	142
Matas, Las	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	77	0	12	0	0	0	0	0	47	0	137
Villalba	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	82	0	12	0	0	0	3	0	37	0	136
Escorial, El	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83	2	5	0	0	0	1	0	43	0	134
San Vicente de Castellet	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	74	0	0	0	0	0	20	0	126
Busdongo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	31	0	0	0	1	0	26	0	125
Pola de Lena	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99	0	0	0	0	0	3	0	20	0	122
Lugo	Lugo	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	72	0	15	0	0	0	2	0	25	0	118
Moncada-Bifurcación	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	24	0	0	0	0	0	16	1	102
Tarrasa	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	49	0	10	0	0	0	2	0	36	0	99
Vitoria	Álava	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	79	0	1	0	0	0	2	0	14	0	98
Beasain	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	27	0	0	0	0	0	16	0	97
Sabadell	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	1	0	0	0	0	0	48	0	97
Zumárraga	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	10	0	0	0	3	0	36	0	96
Astorga	León	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	54	3	13	0	0	0	2	0	19	0	95
Torre del Bierzo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	51	0	0	0	2	0	9	0	94
Cervera	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	17	0	38	0	0	0	2	0	34	1	93
Tudela	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55	0	13	0	0	0	2	0	21	0	91
Benicarló	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	51	0	0	0	2	0	13	0	89
Villabona	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	9	0	0	0	0	0	33	0	89
Ablaña	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	10	0	0	0	0	0	11	0	88
Soto de Rey	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	14	0	0	0	0	0	11	0	86
Tardienta	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	42	0	5	0	0	0	2	0	35	0	85
Orduña	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	22	0	0	0	2	0	20	0	79
Puente los Fierros	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	29	0	6	0	0	1	1	0	39	0	78
Reus	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	10	0	0	0	2	0	24	0	77
Barruelo de Santullán	Palencia	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	19	13	0	0	0	0	13	0	72
Grao, El	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	4	0	0	0	0	0	8	0	72
Sagunto	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	7	0	0	0	2	0	17	0	72
Tolosa	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	1	0	0	0	3	0	31	0	72
Sariñena	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	28	0	0	0	2	0	15	0	71
Calahorra	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	20	0	68
Huesca	Huesca	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	14	0	0	0	2	0	6	0	67
Encina ,La	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	30	0	0	0	0	0	18	0	66
San Juan de Nieva	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	15	0	0	0	0	0	6	0	66
Canfranc	Huesca	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	18	1	16	0	0	0	2	0	19	0	62

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Utiel	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	8	0	0	0	2	0	10	0	62
Alar del Rey	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	18	0	0	0	2	0	15	0	60
Pasajes	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	2	0	0	0	0	0	12	0	60
Denia	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	1	4	0	0	0	2	0	16	0	57
Villarreal	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	33	0	57
Algemesí	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	24	0	56
Haro	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	2	0	11	0	54
Monzón Río Cinca	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	2	0	30	0	54
Mieres	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	5	0	0	0	1	0	10	0	52
Veriña	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0	13	0	51
Granollers	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	5	0	0	0	2	0	22	0	50
Torreblanca	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	3	0	0	0	0	0	35	0	50
Alcira	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	13	0	49
Gandía	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1	0	0	0	2	0	12	0	49
Vinaroz	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	1	0	0	0	0	0	28	0	49
Alcalá de Chivert	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	37	0	48
Benifaió	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	28	0	47
Cabañal	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	1	0	0	0	0	0	23	0	47
Torrelavega	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0	3	0	7	0	47
Dos Caminos	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1	0	0	0	0	0	19	0	46
Franquesas, Las	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	9	0	0	0	0	0	20	0	46
Alcoy	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	6	0	0	0	0	0	5	0	45
Brañuelas	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	22	0	45
Briviesca	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	1	0	0	0	2	0	28	0	45
Tárrega	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	15	0	45
Zuera	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	3	0	0	0	2	0	27	0	45
Bárcena	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	23	0	1	0	0	0	0	0	19	0	44
Barco de Valdeorras, El	Ourense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	2	0	28	0	43
Pozuelo de Alarcón	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	28	0	43
Puigcerdá	Girona	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	18	0	7	0	0	0	1	0	14	1	43
Sant Guim de Freixenet	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	3	0	0	0	0	0	13	0	43
Sahagún	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	2	0	20	0	42
Alcudia de Crespins, La	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	2	0	0	0	0	0	17	0	41
Pola de Gordón	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	1	0	0	0	2	0	25	0	41
Villada	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	20	0	40
Mataporquera	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	1	0	0	0	0	0	14	0	39
Alfafar	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	17	0	38
Alcanadre	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	28	0	37

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Algodonera	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	30	0	0	0	0	0	0	0	37
Nules-Villavieja	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	21	0	37
Pajares	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	0	5	0	0	0	0	0	25	0	37
Robla, La	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	2	0	0	0	0	0	16	0	37
Silla	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	1	0	8	0	37
Trubia	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	6	0	0	0	0	0	11	0	37
Uldecona	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	23	0	37
Albuixech	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	26	0	36
Betanzos	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	1	0	0	0	0	0	16	0	36
Gallur	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	2	0	0	0	2	0	7	0	36
Sama de Langreo	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	3	0	0	0	0	0	12	0	36
Calaf	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	21	0	35
Ciaño Santa Ana	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	10	0	0	0	0	0	6	0	35
Cortes	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	17	0	35
Izarra	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	12	0	35
Manlleu	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	5	0	0	0	0	0	14	0	35
Rentería	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	11	0	35
Barbastro	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	7	0	0	0	3	0	7	0	34
Fraguas, Las	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	13	0	34
San Clodio Quiroga	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	4	0	0	0	0	0	21	0	34
Torrelodones	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	25	0	34
Ayerbe	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	2	0	0	0	3	0	19	0	33
Bellpuig	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	12	0	33
Binéfar	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	15	0	33
Hernani	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	17	0	33
Lugones	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	16	0	33
Buñol	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	4	0	0	0	3	0	17	0	32
San Juan de las Abadesas	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	5	0	0	0	2	0	12	0	32
Tavernes de la Valldigna	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	17	0	32
Cambrils	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	24	0	31
Guimorcondo	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	26	0	31
Jaca	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	2	0	0	0	2	0	18	0	31
Manuel-L'Enove	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	15	0	31
Mollerusa	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	15	0	31
Villamanín	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	0	0	0	0	0	22	0	31
Catarroja	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	2	0	16	0	30
Centelles	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	4	0	0	0	1	0	15	0	30
Madrid-Paseo Imperial	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Rincón de Soto	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	20	0	30
Toral de los Vados	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	1	0	0	0	0	0	13	0	30
Cenicero	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	1	0	0	0	0	0	14	0	29
Corrales de Buelna, Los	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	1	0	0	0	0	0	19	0	29
Navas, Las	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	22	0	29
Puebla de Brollón	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	21	0	29
Rábade	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	21	0	29
Amposta-Aldea	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	8	0	28
Olloniego	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	1	0	14	0	28
Osorno	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	17	0	28
Salou	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	16	0	28
San Vicente de Calders	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	11	0	0	0	0	0	1	0	28
Santa Bárbara	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	12	0	28
Tafalla	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	12	0	28
Curtis	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	15	0	27
Fuente de la Higuera	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	1	0	16	0	27
Madrid-Peñuelas	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	1	0	27
Magaz	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	23	0	27
Monistrol	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	17	0	27
Navalperal	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	0	0	0	0	0	1	0	16	0	27
Oliva	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	18	0	27
Rajadell	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	18	0	27
Tormillo-Lastanosa	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	18	0	27
Veguellina de Órbigo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	11	0	27
Ametlla de Mar, La	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	0	0	0	0	0	17	0	26
Bóo	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	10	0	26
Ormáiztegui	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	20	0	26
Pancorbo	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	20	0	26
Paredes de Nava	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	1	0	0	0	2	0	13	0	26
Puebla Larga	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	9	0	26
Requena	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	15	0	26
San Quirico	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	16	0	26
Ampolla	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	18	0	25
Balenyá	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	14	0	25
Campdevanol	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	19	0	25
Cercedilla	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10	0	4	0	0	0	2	0	6	0	25
Hospitalet	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	17	0	25
Renedo	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	13	0	25
Rozas, Las	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	19	0	25

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Sanchidrián	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	1	0	15	0	25
Santa María de la Alameda	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	4	0	12	0	25
Agrés	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	18	0	24
Almacellas	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	14	0	24
Amurrio	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	17	0	24
Andoain	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	5	0	0	0	0	0	8	0	24
Benicasim	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	15	0	24
Mollet del Vallés	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	1	0	14	0	24
Quintanilla de las Torres	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	1	0	0	0	0	0	11	0	24
Cambre	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	18	0	23
Cañada,La	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	14	0	23
Chilches	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	13	0	23
Fromista	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	1	0	0	0	0	0	10	0	23
Hontanares de Eresma	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	18	0	23
Lugo de Llanera	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	10	0	23
Siete Aguas	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	21	0	23
Tamarite	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	11	0	23
Torelló	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	15	0	23
Torquemada	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	19	0	23
Alagón	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	11	0	22
Aldaia	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	13	0	22
Arévalo	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	5	0	22
Arrigorriaga	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	14	0	22
Baamonde	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	14	0	22
Bóveda	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	17	0	22
Caleyo, El	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	9	0	22
Calzada de Bureba	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	15	0	22
Cancienes	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	14	0	22
Grañén	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	13	0	22
Palanquinos	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	8	0	22
Ribes de Freser	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	4	0	0	0	0	0	13	0	22
Selgua	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	2	0	0	0	0	0	5	0	22
Vergel	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	9	0	22
Casetas	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	5	0	0	0	0	0	7	0	21
Cheste	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	17	0	21
Herrera del Pisuerga	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	14	0	21
Montblanch	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	12	0	21
Rua Petín, La	Ourense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	7	0	21

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Santas Martas	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	15	0	21
Segués	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	15	0	21
Albaida	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	3	0	11	0	20
Bell-Lloch	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	13	0	20
Briones	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	11	0	20
Burriana	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	5	0	20
Dueñas	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	13	0	20
Marcilla	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	1	0	0	0	0	0	10	0	20
Molledo-Portolín	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	13	0	20
Moncada	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	16	0	20
Olazagutía	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	11	0	20
Olite	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	2	0	9	0	20
Sabiñánigo	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	11	0	20
Santa Lucía de Gordón	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2	0	0	0	1	0	9	0	20
Sarria	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	12	0	20
Tudela Veguín	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	12	0	20
Vallada	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	14	0	20
Velayos	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	11	0	20
Aguilar de Campóo	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	9	0	19
Bríncola	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19
Burgo Raneros, El	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	15	0	19
Cabañas de Castilla, Las	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	13	0	19
Campomanes	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19
Cisneros	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	14	0	19
Cobertoria	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	4	0	0	0	0	0	4	0	19
Luceni	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	8	0	19
Mogente	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	1	0	10	0	19
Piña de Campos	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	15	0	19
Robledo de Chavela	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	14	0	19
Sardañola	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19
Teixeiro	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	2	0	11	0	19
Vimbodi	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	12	0	19
Aguilar de Segarra	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	11	0	18
Bembibre	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	8	0	18
Borjas Blancas	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	11	0	18
Felguera, La	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	1	0	0	0	2	0	2	0	18
Puebla de San Julián	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	13	0	18
Santa Olalla	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	13	0	18
Vacarisses	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	13	0	18

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Yanguas de Eresma	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	9	0	18
Zarzalejo	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	13	0	18
Alfaro	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	6	0	17
Alginet	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	14	0	17
Armunia	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	14	0	17
Cortijo, El	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	16	0	17
Espinosa de Villagonzalo	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	12	0	17
Garriga, La	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	1	0	9	0	17
Matapozuelos	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	10	0	17
Molinos, Los	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	14	0	17
Puig, El	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	10	0	17
Quereño-Cobas	Ourense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	9	0	17
Quintana de Raneros	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	10	0	17
Santullano	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	4	0	17
Villalegre	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	9	0	17
Villaquirán de los Infantes	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	8	0	17
Villodrigo	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	11	0	17
Almudévar	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	11	0	16
Ataques	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	6	0	16
Barrios de Colina	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	14	0	16
Benigánim	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	13	0	16
Cesuras	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0	10	0	16
Espinar, El	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	10	0	16
Guarnizo	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	11	0	16
Lajosa	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	11	0	16
Linares	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	11	0	16
Lodosa	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	7	0	16
Losa, La	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	11	0	16
Mingorría	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	10	0	16
Onteniente	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	2	0	6	0	16
Plá de Vilanova	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	7	0	16
Pozazal	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	9	0	16
Puzol	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	7	0	16
Raimat	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	9	0	16
Ribaforada	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	8	0	16
Salvatierra	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	7	0	16
Serín	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	0	0	0	0	0	7	0	16
Vinaixa	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	11	0	16
Agoncillo	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	14	0	15

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Alcover	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	11	0	15
Almenara	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	8	0	15
Anglesola	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	8	0	15
Areta	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	6	0	15
Cegama	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	11	0	15
Collado Mediano	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	9	0	15
Grajal de Campos	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	11	0	15
Granja, La	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	8	0	15
Luyando	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	11	0	15
Miravalles	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	12	0	15
Nanclares de Oca	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	9	0	15
Navalgrande	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	8	0	15
Oropesa	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	8	0	15
Parga	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	10	0	15
Parrilla, La	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	9	0	15
Plana-Picamoixons	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2	0	0	0	0	0	1	0	15
Planols	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	11	0	15
Santa Magdalena de Pulpis	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	6	0	15
Urtx-Alp	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	0	7	0	15
Valdestillas	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	9	0	15
Bujedo	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	10	0	14
Camp-Redó	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	10	0	14
Chiva	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	10	0	14
Fuenmayor	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	6	0	14
Irurzun	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	6	0	14
Malvedo	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	9	0	14
Orna de Gállego	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	11	0	14
Pozádez	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	9	0	14
Quintana del Puente	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	10	0	14
San Martín de Sasgayolas	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	13	0	14
Tarazona	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	2	0	14
Villafranca de Oria	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	3	0	0	0	1	0	3	0	14
Villafranca del Panadés	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	5	0	0	0	2	0	3	0	14
Villalumbroso	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	10	0	14
Villanueva de Gállego	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	8	0	14
Cabezón de Pisuerga	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	7	0	13
Caparroso	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	5	0	13
Grijota	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	10	0	13

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Guitiérrez	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	9	0	13
Legorreta	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	8	0	13
Llodio	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	6	0	13
Mave	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	8	0	13
Montefurado	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	9	0	13
Montesa	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	5	0	13
Otero de Herreros	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	9	0	13
Pobes	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	6	0	13
Porqueros	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	8	0	13
Quintanapalla	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	7	0	13
Quintanilleja	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	7	0	13
San Asensio	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	7	0	13
Santibáñez del Bernesga	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	6	0	13
Viana	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	5	0	13
Villafranca del Bierzo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	6	0	13
Villafraía	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	10	0	13
Aboño	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	5	0	0	0	0	0	0	0	12
Alegría de Álava	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	5	0	12
Araya	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	4	0	12
Cocentaina	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	12
Estépar	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7	0	12
Gurrea de Gállego	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	10	0	12
Juneda	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	8	0	12
Lezama	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	12
Marcén Poliñino	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	8	0	12
Moncada-Ripollet	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	12
Montagut	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	12
Nava de la Asunción	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	12
Olmedo	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	5	0	12
Oural	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	8	0	12
Pesquera	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7	0	12
Recajo	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	12
San Miguel de las Dueñas	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7	0	12
Santa Cruz de Iguña	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7	0	12
Valls	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	5	0	12
Vilaseca	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7	0	12
Villamarco	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	8	0	12
Almansa	Albacete	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	2	0	0	0	11

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Arenas de Iguña	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	10	0	11
Biurrun Campanas	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	6	0	11
Caldearenas	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	9	0	11
Jaraco	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	4	0	11
Manzanos	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	5	0	11
Noain	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7	0	11
Otzaurte	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	6	0	11
Oza de los Ríos	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7	0	11
Peñarrubia	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	6	0	11
Plasencia del Monte	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	10	0	11
Rígllos	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	8	0	11
Rubián	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7	0	11
San Felices	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	6	0	11
Sant Martí de Centelles	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7	0	11
Torneros	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	2	0	11
Villafranca de Navarra	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	4	0	11
Almassora	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	3	0	10
Amusco	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	10
Anzánigo	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	6	0	10
Arguedas	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	3	0	10
Barraca de Aguas Vivas, La	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6	0	10
Camarles	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	10
Echarri-Aranaz	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	2	0	10
Freginals	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	10
Gómez Narro	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	10
Grao de Castellón	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Mont-Roig	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	10
Navidiello	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	10
Olesa	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	10
Pozal de Gallinas	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6	0	10
Puigvert-Artesa	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6	0	10
Riba, La	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6	0	10
San Claudio	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	10
San Clodio Quiroga	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0	10
San Juan de Mozarrifar	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	10
Sobradelo	Ourense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6	0	10
Terreu	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6	0	10
Vega de Magaz	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	2	0	10

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Vicién	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	7	0	10
Villela	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	10
Agullent	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	5	0	9
Aranga	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9
Becerril de la Sierra	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	6	0	9
Biscarrués	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	7	0	9
Buñuel	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	3	0	9
Cadreita	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	9
Caldas de Besaya, La	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	9
Carrascal	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	2	0	9
Castil de Peones	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	7	0	9
Cillamayor	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Fuente Olmedo	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	3	0	9
Garinoáin	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	9
Industrial Química, La	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Joyosa, La	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	2	0	9
Llano, El	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	6	0	9
Montabliz	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	3	0	9
Ortigosa de Pestaño	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	3	0	9
Ortilla-Marracos	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	7	0	9
Pedrola	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	3	0	9
Pedrosillo	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9
Prádanos de Bureba	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9
Reicastro	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	2	0	9
Santa María Rivarredonda	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9
Selva	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	5	0	9
Tarragona-Clasificación	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9
Villadangos del Páramo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	2	0	9
Zuasti	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	9
Adanero	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	2	0	8
Bercianos del Real Camino	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
Calzada del Coto	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
Castiello de Jaca	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	6	0	8
Celada del Camino	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
Ciruelos	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	8
Figaró	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	8

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Fuente de Santa Cruz	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	8
Huarte-Araquil	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	8
Inoso-Oyardo	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	8
Moncada Reixach	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	2	0	8
Oteruelo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
San Cristóbal de Tosas	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
Trobajo del Camino	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
Villanúa	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	6	0	8
Ahusín	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	3	0	7
Alegría de Oria	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	7
Beire	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7
Cabanes	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7
Casorvida	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Hendaya	Francia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Montaverner	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7
Pitillas	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7
Plantío, El	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	7
Quintanavides	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Revilla Vallejera	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
San Rafael	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	4	0	7
Santa María y La Peña	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	5	0	7
Seca de Alba, La	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Vega de Infanzones	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Vilavert	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	4	0	7
Villaumbrales	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7
Zuazo	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7
Alcanar	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Artomaña	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Caixans	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	6
Canonja, La	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	6
Capdesaso	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Cizur Mayor	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	6
Coca	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1	0	6
Cubillas	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	6
Echarren	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Espuga de Francolí	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	6
Gamonal de Riopico	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Guisamo	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	6
Mataespesa	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Mendavia	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Milagro	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6
Olmos de Atapuerca	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Palacios de Goda	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	6
Palmas, Las	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	6
Puebla del Duc	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	6
Rebollar, El	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	6
Santiurde-Lantueno	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	6
Segadas,Las	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	6
Vandellos	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6
Viladecavalls	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6
Alerre	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	5
Atondo	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Burgo Santiago, El	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Burriel	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Cameros	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Cascante	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5
Cuadros	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
Ezquioga	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Farga de Bebié, La	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	5
Floresta, La	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
Genovés	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
Isasondo	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	5
Malón	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	5
Massamagrell	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Navalperal	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
Navasa	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	5
Palenzuela	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Parbayón	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Parets	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Pinar, El	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	5
Pueyo, El	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	5
Roquetas	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Santovenia de la Valdoncina	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Sariñena	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	5
Tiebas	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Vilecha	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Villabalter	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Villagatón	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Andagoya	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Apricano	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Azadinos	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Carbonero de Ahusín	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Corcos-Aguilarejo	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4
Délica	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Féculas de Navarra	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4
Gainchurruzqueta	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
Granja, La	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4
Herrera de Valdecañas	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Irañeta	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Izurdiaga	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Lantueno-Santiurde	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4
Lecamaña	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Lizarragabengoa	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Massanassa	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Mendivil	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Mianes	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Monzón de Campos	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4
Nistal de la Vega	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Orón	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Peñíscola	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Puente del Castro	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Ribas de Sil	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
San Cristóbal	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4
San Mamés	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Sarriá	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Subijana Morillas	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Sueca	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	4
Tablada	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4
Torralba	Soria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Trobajo del Cerecedo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Unzué	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Urnieta	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4
Varea	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Venta Mina	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4
Villacedré	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Villalvilla	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Villamartín	Ourense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4
Valdeorras		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4
Zorreras, Las	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Ainzoain	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Alboraya	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Arbizu	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Armuña Bernardos	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Bacáicoa	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Balbases, Los	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Barasoáin	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Berzosa de Bureba	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Bóo de Piélagos	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Cabañas de Ebro	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
Chirivella	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Ciñera	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Cobas	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Echevacoiz	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Esplugas	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Ferroñes	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Fuente de Bureba	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Grulleros	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
Gujili	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Iturmendi	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Legazpi	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
Lezo-Rentería	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Llodio	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Lorezana	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Moncófar	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
Murillo el Cuende	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Muruarte de Reta	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Nestar	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Oreitía	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Oricín	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Parana	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Perogordo	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Poago	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Puebla de Arganzón	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
Puebla de Farnals	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Rubena	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
San Antonio	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
San Felices	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
San Martín del Camino	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Santa María de	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Barberá																								
Santillana de Campos	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Se desconoce	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
Torallas	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Turuñana	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Villaverde-Mogina	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Zurita	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Aguas de Rivas	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Alcosebre	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Aldeanueva de Ebro	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Almuniente	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Arcaya	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Artica	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Azucarera Álava	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Azucarera del Gállego	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Barrientos	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Becerril de Campos	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Berrocal, El	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Boquiñeni	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Buniel	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Burgo de Osma, El	Soria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Cabanillas	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Campo de Santibáñez	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Castellbell i el Vilar	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Chorente	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Congostinas	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Echevarri	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Espinar, El	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Ferral del Bernesga	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Fontellas	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Herias	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Hontoria de la Cantera	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Hospitalet de l'Infant	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Huergas de Gordón	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Husillos	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Imárcoain	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Irura	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Izarra	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Javierrelatre	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Jeresa	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Lacunza	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Lalueza	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Lantadilla	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Luyando	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Masalfasar	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Miguel Ibáñez	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Molina, La	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Monasterio de Rodilla	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Montesa	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Murchante	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Muruarte de Tena	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Navata, La	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Nueva Montaña	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Oazurza	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Onteniente	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Orbita	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Palmera	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Parrilla, La	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Port-Bou	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Potes	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Pueyo, El	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Rivabellosa	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
San Martín	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
San Pedro de Pegas	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
San Pedro de Salavinera	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Santa Olalla de Bureba	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Santibañez de la Peña	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Santo Tomás	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Tulebras	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Vallecas	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Villamartín	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Villamediana	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Villamuriel de Cerrato	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Villanueva de Castellón	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Villasimpliz	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Vinallop	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Zamarramala	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Zaratán	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Abegondo	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Acebes del Páramo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Aguafreda	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Alamús	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Alaquás	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Alcoletge	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Alcosebre	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Alfafara	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Alicante	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Ametlla	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Anglesola	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Anoeta	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ansoain	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Arango	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Arazuri	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Arcos de Jalón	Soria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Arramendiaga	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Arruazu	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Astigarraga	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Baracaldo	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Barosa, La	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Barraca, La	Alicante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Barracas	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Barreda	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Barros	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Barros de Gordón	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Baruha Santa Comba	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Basauri	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Bell-Lloch	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Benafarces	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Benaguasil	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Benetússer	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Benisoda	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Bernuy S.	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Blascosancho	Ávila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Brimeda	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Buelles	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Bufali	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Burgo de Ebro, El	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Burjassot	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cacabelos	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Calatayud	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cameno	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Campo de Santibáñez	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Camprodón	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Canals	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cañeda	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Carbones Asturianos	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cargadero Cros	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cargadero Cros	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cariñena	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Casa Clariana Sagrera	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Castellnou de Seana	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Castil de Peones	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Castrillo de la Vega	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Catadiano	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cea de los Ríos	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Celorio	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Céltigos	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cendea Ansoain	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cerdanyola del Vallès	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cervera	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Chilches	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Chozas de Arriba	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cidad-Dosante	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Colloto	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cordovilla la Real	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cousos	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cubillarte de Santa Marta	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cubo de Bureba	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Cuena	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Daroca	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Dionisio	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Eguino	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Entoma	Ourense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Erice de Iza	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Esquiroz	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Estébanez	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ezquerecocha	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Figarina, La	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Florida, La	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Fojedo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Fombellida	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Fondarella	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Fontecha	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Fonteculler	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Forma del Gállego	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Frandovinez	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Frecha, La	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Fuencaliente	Soria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Fuenterrabía	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Gaviria	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Granadella, La	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Grisaleña	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Grisén	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Guereño	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Gurb	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Hospitalet-Vandellós	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Hostalets de Balenyà	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ibarra	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Idiezábal	Guipúzcoa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Illa	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Incio	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Jocano	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Larriba	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Lences de Bureba	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Llagosta, La	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Llanera	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Llanes	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Loza	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Luengos	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
M. San Cebrián	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Machistre, El	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Madrid-Niño Jesús	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Magaz de Cepeda	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Maliaño	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Maliaño	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Mallén	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Manau	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Marcilla de Campos	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Marlofa	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Matamorosa	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Matarrepudio	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Matuaco	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Mazas, La	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Mazuecoa	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Mendavia	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Montblanc	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Montmeló del Vallés	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Muntaner	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Musel, El	Asturias	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Naranco	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Navaleno	Soria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Navas, Las	Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Oleiros	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Olmos	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Onda	Castellón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Orcoyen	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Oriz	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Orozco	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Ortilla-Marracos	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ortuela	Vizcaya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Osma	Huesca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Otero de Rey	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Oural	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Oyardo	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Palacios	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Patrach	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pedroso, El	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Peña, La	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Peñaflor de Hornija	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pereda, La	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Peredilla	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Piedrahita de Juarros	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pina de Ebro	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Plasencia de Jalón	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Polanco	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Porqueras	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pozuelos del Rey	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

Polo Muriel, Francisco. *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Pumares	Ourense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Quiroga	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Quitiriz	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Rambla Sabadell	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Respaldiza	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Riego del Monte	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Riosa	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Rodilla	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Sampedor	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
San Andrés del Rabanedo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
San Juan de Énova	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
San Justo	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
San Miguel del Camino	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
San Pedro Lor	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
San Vicente de la Barquera	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Sant Feliu de Torelló	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Sant Vicenç de Torelló	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Santa Ana	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Santa Cecilia	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Santa Eulalia	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Santiago de Compostela	Coruña (A)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Selva	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Sequeiros	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Sierrapando	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Soria	Soria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Sotiello	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Tamarite	Lleida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Tamón	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Teijeiro	Lugo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Tordesillas	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Torme	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Torrellas	Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Toses	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Tremor	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Urkabustaiz	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Uzquiano	Álava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Valoria de Aguilar	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

Residencias	Provincia	AC	AL	CB	CM	CS	CTB	CO	CTT	C	D	E	EL	EX	I	MT	M	PAS	R	S	SE	VO	SD	Total
Veciana	Barcelona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ventalles, Les	Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Vicién	Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Vid, La	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Viérnoles	Cantabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Vilá de Urtx	Girona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villa de Soto	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villagonzalo	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villagonzalo de Coca	Segovia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villaldemiro	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villamarco	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villamediana	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villanueva Araquil	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villanueva de la Tercia	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villaprovedo	Palencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villar de Parana	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villarcayo	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Villarroañe	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villavanta	León	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villayuda	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villazopeque	Burgos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Villester	Valladolid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Viso, El	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Yábar	Navarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ygay	Rioja, La	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Total Red Norte		312	16	4	261	11	210	23	3	21	108	65	318	17.116	977	12.903	17	22	204	334	44	8.963	175	42.107

Abreviaturas: AC (Acopios); AL (Almacenes); CB (Combustibles); CM (Comercial); CS (Consejo); CTB (Contabilidad); CO (Contencioso); CTT (Contrata); C (Coordinación); D (Dirección); E (Economato); EL (Eléctrico); EX (Explotación); I (Intervención); MT (Material y Tracción); M (Minas); PAS (Personal y Asistencia Social); R (Reclamaciones); S (Sanitario); SE (Secretaría y Estudios); VO (Vía y Obras); SD (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a Norte.

Cuadro 10. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 1: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Abogado	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	1
Agregado Técnico	1	0	-	-	1	1,05	25,00	3	0,62	75,00	4	0,64	5
Apoderado	1	0	-	-	0	-	-	2	0,42	100,00	2	0,32	7
Arquitecto	1	1	1,92	16,67	0	-	-	5	1,04	83,33	6	0,96	13
Cajero	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	14
Contador	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	15
Director	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	16
Director Adjunto	1	0	-	-	0	-	-	2	0,42	100,00	2	0,32	18
Director Honorario	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	19
Director Jubilado y Director Honorario	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	20
Ingeniero	1	0	-	-	0	-	-	16	3,33	100,00	16	2,55	36
Ingeniero Agregado	1	1	1,92	50,00	0	-	-	1	0,21	50,00	2	0,32	38
Ingeniero Circunscripción	1	0	-	-	0	-	-	3	0,62	100,00	3	0,48	41
Ingeniero Consultor	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	42
Ingeniero del Combustible	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	43
Ingeniero Jefe	1	0	-	-	0	-	-	4	0,83	100,00	4	0,64	47
Ingeniero Jefe Adjunto	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	48
Ingeniero Jefe Agregado	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	49
Ingeniero Principal	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	50
Ingeniero Subjefe	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	51
Inspector	1	4	7,69	6,67	12	12,63	20,00	44	9,15	73,33	60	9,55	111
Inspector Agregado	1	0	-	-	1	1,05	6,67	14	2,91	93,33	15	2,39	126
Inspector de Sección	1	0	-	-	0	-	-	4	0,83	100,00	4	0,64	130

Categorías	N° Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Inspector del Combustible	1	0	-	-	1	1,05	100,00	0	-	-	1	0,16	131
Inspector del Movimiento	1	0	-	-	0	-	-	2	0,42	100,00	2	0,32	133
Inspector Material Fijo	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	134
Inspector Médico	1	0	-	-	0	-	-	3	0,62	100,00	3	0,48	137
Inspector Principal	1	1	1,92	4,17	5	5,26	20,83	18	3,74	75,00	24	3,82	161
Jefe de Almacén	1	0	-	-	1	1,05	25,00	3	0,62	75,00	4	0,64	165
Jefe de Depósito	1	2	3,85	33,33	0	-	-	4	0,83	66,67	6	0,96	171
Jefe de Estadística	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	172
Jefe de Oficina	1	1	1,92	3,23	12	12,63	38,71	18	3,74	58,06	31	4,94	203
Jefe de Sección	1	9	17,31	8,74	24	25,26	23,30	70	14,55	67,96	103	16,40	306
Jefe de Sección Agregado	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	307
Jefe de Servicio	1	0	-	-	2	2,11	8,70	21	4,37	91,30	23	3,66	330
Jefe del Servicio Central	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	331
Letrado	1	0	-	-	0	-	-	5	1,04	100,00	5	0,80	336
Letrado Jefe	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	337
Letrado Principal	1	0	-	-	0	-	-	2	0,42	100,00	2	0,32	339
Médico	1	7	13,46	16,67	4	4,21	9,52	31	6,44	73,81	42	6,69	381
Médico Ayudante	1	0	-	-	1	1,05	50,00	1	0,21	50,00	2	0,32	383
Médico de Guardia	1	0	-	-	0	-	-	2	0,42	100,00	2	0,32	385
Médico de Sección	1	3	5,77	4,69	3	3,16	4,69	58	12,06	90,63	64	10,19	449
Médico del Economato	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	450
Médico Jefe	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	451
Médico Oculista	1	0	-	-	0	-	-	2	0,42	100,00	2	0,32	453
Médico Supernumerario	1	0	-	-	0	-	-	2	0,42	100,00	2	0,32	455
Médico Sustituto	1	12	23,08	17,65	5	5,26	7,35	51	10,60	75,00	68	10,83	523
Perito	1	0	-	-	2	2,11	66,67	1	0,21	33,33	3	0,48	526

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Perito de Talleres	1	1	1,92	33,33	2	2,11	66,67	0	-	-	3	0,48	529
Perito Mecánico	1	1	1,92	33,33	0	-	-	2	0,42	66,67	3	0,48	532
S/Inspector de Estudios	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	533
Secretario	1	0	-	-	0	-	-	3	0,62	100,00	3	0,48	536
Secretario Adjunto	1	0	-	-	0	-	-	2	0,42	100,00	2	0,32	538
Secretario del Comité	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	539
Subdirector	1	0	-	-	0	-	-	4	0,83	100,00	4	0,64	543
Subgerente de Economato	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	544
Subinspector	1	3	5,77	12,50	8	8,42	33,33	13	2,70	54,17	24	3,82	568
Subjefe	1	0	-	-	0	-	-	5	1,04	100,00	5	0,80	573
Subjefe de Departamento	1	1	1,92	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,16	574
Subjefe de Depósito	1	0	-	-	4	4,21	36,36	7	1,46	63,64	11	1,75	585
Subjefe de División	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	586
Subjefe de Movimiento	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	587
Subjefe de Oficina	1	1	1,92	16,67	4	4,21	66,67	1	0,21	16,67	6	0,96	593
Subjefe de Sección	1	2	3,85	10,00	2	2,11	10,00	16	3,33	80,00	20	3,18	613
Subjefe de Servicio	1	1	1,92	7,69	1	1,05	7,69	11	2,29	84,62	13	2,07	626
Subjefe Oficial	1	1	1,92	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,16	627
Técnico Industrial	1	0	-	-	0	-	-	1	0,21	100,00	1	0,16	628
TOTALES		52	100,00	8,28	95	100,00	15,13	481	100,00	76,59	628	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 11. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 2: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Agente	2	1	0,32	50,00	0	-	-	1	0,08	50,00	2	0,11	2
Agente Administrativo	2	0	-	-	1	0,27	33,33	2	0,16	66,67	3	0,16	5
Agente Agregado	2	2	0,63	40,00	1	0,27	20,00	2	0,16	40,00	5	0,26	10
Agente de Investigación	2	4	1,27	21,05	3	0,82	15,79	12	0,99	63,16	19	1,00	29
Agente de Receptores	2	0	-	-	0	-	-	2	0,16	100,00	2	0,11	31
Agente de Receptores Jefe	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	32
Agente Fijo	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	33
Archivero	2	0	-	-	1	0,27	50,00	1	0,08	50,00	2	0,11	35
Auxiliar	2	0	-	-	0	-	-	2	0,16	100,00	2	0,11	37
Auxiliar de Caja	2	1	0,32	25,00	0	-	-	3	0,25	75,00	4	0,21	41
Auxiliar de Laboratorio	2	1	0,32	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	42
Auxiliar de Oficina	2	41	13,02	20,60	41	11,26	20,60	117	9,63	58,79	199	10,51	241
Auxiliar de Títulos	2	1	0,32	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	242
Auxiliar del Economato	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	243
Auxiliar Técnico	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	244
Calcador	2	1	0,32	10,00	0	-	-	9	0,74	90,00	10	0,53	254
Conservador de Archivo	2	0	-	-	1	0,27	100,00	0	-	-	1	0,05	255
Copiador de Dibujo	2	1	0,32	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	256
Delineante	2	13	4,13	46,43	5	1,37	17,86	10	0,82	35,71	28	1,48	284
Delineante Principal	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	285
Dependiente	2	2	0,63	15,38	5	1,37	38,46	6	0,49	46,15	13	0,69	298
Dependiente de Primera	2	1	0,32	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	299
Dependiente Principal	2	1	0,32	20,00	2	0,55	40,00	2	0,16	40,00	5	0,26	304

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Dibujante	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	305
Dibujante Principal	2	0	-	-	1	0,27	12,50	7	0,58	87,50	8	0,42	313
Empleada	2	16	5,08	7,02	30	8,24	13,16	182	14,98	79,82	228	12,04	541
Empleada Principal	2	1	0,32	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	542
Empleado	2	48	15,24	19,75	42	11,54	17,28	153	12,59	62,96	243	12,83	785
Empleado Auxiliar	2	1	0,32	33,33	0	-	-	2	0,16	66,67	3	0,16	788
Empleado Eventual	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	789
Empleado Oficina	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	790
Empleado Principal	2	158	50,16	16,90	198	54,40	21,18	579	47,65	61,93	935	49,37	1725
Empleado-Empalme	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	1726
Intervención Principal	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	1727
Interventor	2	0	-	-	0	-	-	6	0,49	100,00	6	0,32	1733
Interventor de Alumbrado	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	1734
Interventor de Centrales Telefónicas	2	1	0,32	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	1735
Interventor del Material Fijo	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	1736
Interventor del Telégrafo	2	2	0,63	22,22	2	0,55	22,22	5	0,41	55,56	9	0,48	1745
Interventor en Ruta	2	4	1,27	15,38	9	2,47	34,62	13	1,07	50,00	26	1,37	1771
Interventor Pequeño Material	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	1772
Interventor Principal	2	1	0,32	2,86	2	0,55	5,71	32	2,63	91,43	35	1,85	1807
Interventor Principal del Telégrafo	2	0	-	-	1	0,27	100,00	0	-	-	1	0,05	1808
Interventor Principal en Ruta	2	4	1,27	10,81	16	4,40	43,24	17	1,40	45,95	37	1,95	1845
Jefa de Sección	2	0	-	-	2	0,55	66,67	1	0,08	33,33	3	0,16	1848
Oficial	2	5	1,59	83,33	0	-	-	1	0,08	16,67	6	0,32	1854
Oficial de 1ª	2		-	-	0	-	-	2	0,16	100,00	2	0,11	1856
Oficial de 2ª	2	1	0,32	33,33	0	-	-	2	0,16	66,67	3	0,16	1859
Pagador	2	0	-	-	0	-	-	10	0,82	100,00	10	0,53	1869

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Pagador Auxiliar	2	0	-	-	1	0,27	50,00	1	0,08	50,00	2	0,11	1871
Pagador Principal	2	0	-	-	0	-	-	2	0,16	100,00	2	0,11	1873
Practicante	2	2	0,63	20,00	0	-	-	8	0,66	80,00	10	0,53	1883
Representante	2	0	-	-	0	-	-	6	0,49	100,00	6	0,32	1889
Representantes estaciones	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	1890
Traductora	2	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,05	1891
Verificador de Tasas	2	1	0,32	33,33	0	-	-	2	0,16	66,67	3	0,16	1894
TOTALES		315	100,00	16,63	364	100,00	19,22	1215	100,00	64,15	1894	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 12. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 3: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Ex-vigilante Jefe	3	0	-	-	0	-	-	1	0,14	100,00	1	0,08	1
Factor Autorizado	3	128	71,11	20,51	165	60,66	26,44	331	44,97	53,04	624	52,53	625
Factor Autorizado a Jornal	3	1	0,56	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,08	626
Factor Autorizado Encargado	3	0	-	-	0	-	-	1	0,14	100,00	1	0,08	627
Factor Autorizado Suplementario	3	1	0,56	10,00	5	1,84	50,00	4	0,54	40,00	10	0,84	637
Factor Autorizado Suplente	3	1	0,56	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,08	638
Jefe de Apartadero	3	0	-	-	2	0,74	8,70	21	2,85	91,30	23	1,94	661
Jefe de Apeadero	3	1	0,56	10,00	1	0,37	10,00	8	1,09	80,00	10	0,84	671
Jefe de Estación	3	25	13,89	9,06	37	13,60	13,41	214	29,08	77,54	276	23,23	947
Jefe de Estación de Segunda	3	1	0,56	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,08	948
Jefe de Estación Principal	3	0	-	-	0	-	-	1	0,14	100,00	1	0,08	949
Jefe de Estación Suplementario	3	0	-	-	2	0,74	16,67	10	1,36	83,33	12	1,01	961
Jefe de Línea Eléctrica	3	1	0,56	20,00	3	1,10	60,00	1	0,14	20,00	5	0,42	966
Jefe de Maquinistas	3	0	-	-	3	1,10	42,86	4	0,54	57,14	7	0,59	973
Jefe de Movimiento	3	0	-	-	0	-	-	1	0,14	100,00	1	0,08	974
Jefe de Reserva	3	0	-	-	0	-	-	9	1,22	100,00	9	0,76	983
Jefe de Taller	3	0	-	-	0	-	-	2	0,27	100,00	2	0,17	985
Jefe de Tracción	3	0	-	-	0	-	-	1	0,14	100,00	1	0,08	986
Jefe de Vigilantes	3	0	-	-	0	-	-	1	0,14	100,00	1	0,08	987
Jefe de Vigilantes del Telégrafo	3	0	-	-	1	0,37	100,00	0	-	-	1	0,08	988
Jefe de Visitadores	3	0	-	-	1	0,37	25,00	3	0,41	75,00	4	0,34	992
Jefe Suplementario	3	2	1,11	6,67	12	4,41	40,00	16	2,17	53,33	30	2,53	1022

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Jefe Suplementario de Estación	3	0	-	-	0	-	-	1	0,14	100,00	1	0,08	1023
Subjefe de Estación	3	1	0,56	2,78	8	2,94	22,22	27	3,67	75,00	36	3,03	1059
Vigilante de Andén	3	0	-	-	2	0,74	20,00	8	1,09	80,00	10	0,84	1069
Vigilante de Estadística	3	5	2,78	15,15	13	4,78	39,39	15	2,04	45,45	33	2,78	1102
Vigilante de Movimiento	3	0	-	-	1	0,37	16,67	5	0,68	83,33	6	0,51	1108
Vigilante Jefe	3	13	7,22	16,25	16	5,88	20,00	51	6,93	63,75	80	6,73	1188
TOTALES		180	100,00	15,15	272	100,00	22,90	736	100,00	61,95	1188	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 13. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 4: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Expendedor	4	12	1,74	27,27	9	1,11	20,45	23	1,18	52,27	44	1,27	44
Expendedor Principal	4	1	0,14	25,00	1	0,12	25,00	2	0,10	50,00	4	0,12	48
Expendedora	4	5	0,72	7,81	9	1,11	14,06	50	2,56	78,13	64	1,85	112
Factor	4	303	43,91	23,62	271	33,33	21,12	709	36,36	55,26	1283	37,16	1395
Factor a Jornal	4	6	0,87	16,22	12	1,48	32,43	19	0,97	51,35	37	1,07	1432
Factor Encargado	4	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	1433
Factor Expendedor	4	1	0,14	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	1434
Factor Fijo	4	25	3,62	23,36	50	6,15	46,73	32	1,64	29,91	107	3,10	1541
Factor Guardaguas	4	1	0,14	50,00	0	-	-	1	0,05	50,00	2	0,06	1543
Factor Meritorio	4	1	0,14	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	1544
Factor Principal	4	3	0,43	7,50	8	0,98	20,00	29	1,49	72,50	40	1,16	1584
Factor Principal Autorizado	4	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	1585
Factor Suplementario	4	18	2,61	23,08	18	2,21	23,08	42	2,15	53,85	78	2,26	1663
Factor Telefonista	4	0	-	-	0	-	-	2	0,10	100,00	2	0,06	1665
Factor Telegrafista	4	1	0,14	20,00	3	0,37	60,00	1	0,05	20,00	5	0,14	1670
Guardaguas	4	71	10,29	14,55	111	13,65	22,75	306	15,69	62,70	488	14,13	2158
Guardaguas a jornal	4	1	0,14	5,88	5	0,62	29,41	11	0,56	64,71	17	0,49	2175
Guardaguas Auxiliar	4	0	-	-	1	0,12	100,00	0	-	-	1	0,03	2176
Guardaguas Principal	4	0	-	-	1	0,12	33,33	2	0,10	66,67	3	0,09	2179
Guardaguas Suplementario	4	4	0,58	11,11	21	2,58	58,33	11	0,56	30,56	36	1,04	2215
Meritorio	4	40	5,80	26,32	34	4,18	22,37	78	4,00	51,32	152	4,40	2367
Meritorio de Limpieza	4	1	0,14	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	2368
Meritorio de Oficina	4	8	1,16	100,00	0	-	-	0	-	-	8	0,23	2376

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Meritorio Temporal	4	1	0,14	50,00	0	-	-	1	0,05	50,00	2	0,06	2378
Mozo de Agujas	4	164	23,77	18,72	231	28,41	26,37	481	24,67	54,91	876	25,37	3254
Mozo de Agujas Fijo	4	0	-	-	1	0,12	100,00	0	-	-	1	0,03	3255
Mozo de Agujas Jornal	4	1	0,14	33,33	0	-	-	2	0,10	66,67	3	0,09	3258
Opositor	4	1	0,14	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	3259
Sobrestante	4	2	0,29	5,13	1	0,12	2,56	36	1,85	92,31	39	1,13	3298
Verificador	4	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	3299
Verificador Principal	4	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	3300
Vigilante	4	0	-	-	2	0,25	22,22	7	0,36	77,78	9	0,26	3309
Vigilante Auxiliar	4	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	3310
Vigilante de Dormitorio	4	1	0,14	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	3311
Vigilante de Obras	4	5	0,72	41,67	0	-	-	7	0,36	58,33	12	0,35	3323
Vigilante del Pequeño Material	4	0	-	-	0	-	-	4	0,21	100,00	4	0,12	3327
Vigilante del Taller	4	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	3328
Vigilante del Telégrafo	4	0	-	-	1	0,12	25,00	3	0,15	75,00	4	0,12	3332
Vigilante P.M.	4	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	3333
Visitador	4	11	1,59	10,78	18	2,21	17,65	73	3,74	71,57	102	2,95	3435
Visitador del Recorrido	4	1	0,14	25,00	1	0,12	25,00	2	0,10	50,00	4	0,12	3439
Visitador Encargado	4	0	-	-	2	0,25	100,00	0	-	-	2	0,06	3441
Visitador Jefe	4	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	3442
Visitador Principal	4	1	0,14	9,09	2	0,25	18,18	8	0,41	72,73	11	0,32	3453
TOTALES		690	100,00	19,98	813	100,00	23,54	1950	100,00	56,47	3453	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 14. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 5: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Capataz	5	25	4,60	8,22	74	7,25	24,34	205	16,61	67,43	304	10,86	304
Conductor	5	42	7,72	9,86	140	13,73	32,86	244	19,77	57,28	426	15,23	730
Conductor de Segunda	5	1	0,18	33,33	2	0,20	66,67	0	-	-	3	0,11	733
Conductor de Tercera	5	0	-	-	1	0,10	100,00	0	-	-	1	0,04	734
Conductor-Interventor	5	0	-	-	1	0,10	100,00	0	-	-	1	0,04	735
Guardafrenos	5	67	12,32	15,62	161	15,78	37,53	201	16,29	46,85	429	15,33	1164
Guardafrenos Autorizado	5	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,04	1165
Mozo de Tren	5	389	71,51	24,98	597	58,53	38,34	571	46,27	36,67	1557	55,65	2722
Mozo de Tren a jornal	5	16	2,94	27,59	38	3,73	65,52	4	0,32	6,90	58	2,07	2780
Mozo de Tren de Primera	5	0	-	-	0	-	-	1	0,08	100,00	1	0,04	2781
Mozo de Tren de Segunda	5	0	-	-	2	0,20	50,00	2	0,16	50,00	4	0,14	2785
Mozo de Tren de Tercera	5	0	-	-	1	0,10	25,00	3	0,24	75,00	4	0,14	2789
Mozo de Tren Fijo	5	1	0,18	25,00	2	0,20	50,00	1	0,08	25,00	4	0,14	2793
Mozo de Tren suplementario	5	2	0,37	50,00	1	0,10	25,00	1	0,08	25,00	4	0,14	2797
Mozo de Tren Temporal	5	1	0,18	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,04	2798
TOTALES		544	100,00	19,44	1020	100,00	36,45	1234	100,00	44,10	2798	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 15. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 6: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Ayudante Oficial	6	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	1
Capataz de Maniobras	6	6	1,18	30,00	7	0,95	35,00	7	0,37	35,00	20	0,64	21
Capataz de Mozos	6	3	0,59	60,00	1	0,14	20,00	1	0,05	20,00	5	0,16	26
Embalador	6	1	0,20	7,14	5	0,68	35,71	8	0,43	57,14	14	0,45	40
Enganchador	6	5	0,99	45,45	3	0,41	27,27	3	0,16	27,27	11	0,35	51
Lamparero	6	22	4,34	20,00	33	4,48	30,00	55	2,93	50,00	110	3,52	161
Lamparero Encargado	6	0	-	-	2	0,27	66,67	1	0,05	33,33	3	0,10	164
Lampista	6	1	0,20	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	165
Mozo de la Vía	6	0	-	-	1	0,14	100,00	0	-	-	1	0,03	166
Obrero	6	341	67,26	15,22	629	85,35	28,07	1271	67,71	56,72	2241	71,80	2407
Obrero de Primera	6	5	0,99	62,50	3	0,41	37,50	0	-	-	8	0,26	2415
Obrero Eventual	6	92	18,15	17,33	1	0,14	0,19	438	23,34	82,49	531	17,01	2946
Obrero Fijo	6	3	0,59	75,00	0	-	-	1	0,05	25,00	4	0,13	2950
Oficial de la Central de Electrificación	6	1	0,20	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	2951
Oficial de Línea	6	1	0,20	14,29	2	0,27	28,57	4	0,21	57,14	7	0,22	2958
Oficial de Línea Eléctrica	6	1	0,20	33,33	0	-	-	2	0,11	66,67	3	0,10	2961
Operario del Telégrafo	6	6	1,18	54,55	2	0,27	18,18	3	0,16	27,27	11	0,35	2972
S/C. de embaladores	6	0	-	-	0	-	-	1	0,05	100,00	1	0,03	2973
Subcapataz	6	12	2,37	9,84	34	4,61	27,87	76	4,05	62,30	122	3,91	3095
Subcapataz de Maniobras	6	7	1,38	28,00	13	1,76	52,00	5	0,27	20,00	25	0,80	3120
Subcapataz de Talleres	6	0	-	-	1	0,14	100,00	0	-	-	1	0,03	3121
TOTALES		507	100,00	16,24	737	100,00	23,61	1877	100,00	60,14	3121	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 16. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 7: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Ayudante Jardinero	7	0	-	-	0	-	-	1	0,09	100,00	1	0,06	1
Cabo Guardajurado	7	5	2,01	45,45	1	0,28	9,09	5	0,44	45,45	11	0,63	12
Cartero	7	2	0,80	100,00	0	-	-	0	-	-	2	0,11	14
Conserje	7	0	-	-	1	0,28	50,00	1	0,09	50,00	2	0,11	16
Ex-guarda	7	0	-	-	0	-	-	2	0,18	100,00	2	0,11	18
Ex-guarda de Almacén	7	0	-	-	0	-	-	1	0,09	100,00	1	0,06	19
Ex-guarda Jurado	7	0	-	-	0	-	-	3	0,26	100,00	3	0,17	22
Ex-guardavía	7	0	-	-	0	-	-	1	0,09	100,00	1	0,06	23
Ex-guardesa	7	0	-	-	0	-	-	30	2,63	100,00	30	1,71	53
Ex-Mozo de Oficina	7	0	-	-	0	-	-	2	0,18	100,00	2	0,11	55
Guarda	7	42	16,87	20,59	45	12,40	22,06	117	10,26	57,35	204	11,64	259
Guarda a Jornal	7	4	1,61	10,00	17	4,68	42,50	19	1,67	47,50	40	2,28	299
Guarda de Archivo	7	0	-	-	0	-	-	1	0,09	100,00	1	0,06	300
Guarda de Estación	7	1	0,40	9,09	6	1,65	54,55	4	0,35	36,36	11	0,63	311
Guarda de Noche	7	1	0,40	9,09	4	1,10	36,36	6	0,53	54,55	11	0,63	322
Guarda de Taller	7	0	-	-	1	0,28	25,00	3	0,26	75,00	4	0,23	326
Guarda Fijo	7	4	1,61	28,57	8	2,20	57,14	2	0,18	14,29	14	0,80	340
Guarda jornal	7	6	2,41	85,71	0	-	-	1	0,09	14,29	7	0,40	347
Guarda Jurado	7	48	19,28	27,59	35	9,64	20,11	91	7,98	52,30	174	9,93	521
Guarda muelle	7	1	0,40	14,29	3	0,83	42,86	3	0,26	42,86	7	0,40	528
Guardalmacén	7	2	0,80	10,53	5	1,38	26,32	12	1,05	63,16	19	1,08	547
Guardavía	7	14	5,62	19,72	13	3,58	18,31	44	3,86	61,97	71	4,05	618
Guardesa	7	69	27,71	8,48	152	41,87	18,67	593	52,02	72,85	814	46,46	1432

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Guardesa Eventual	7	3	1,20	11,54	0	-	-	23	2,02	88,46	26	1,48	1458
Jardinero	7	1	0,40	33,33	0	-	-	2	0,18	66,67	3	0,17	1461
Mozo de Oficina	7	16	6,43	16,49	27	7,44	27,84	54	4,74	55,67	97	5,54	1558
Ordenanza	7	10	4,02	13,89	16	4,41	22,22	46	4,04	63,89	72	4,11	1630
Ordenanza Principal	7	2	0,80	8,70	6	1,65	26,09	15	1,32	65,22	23	1,31	1653
Portero	7	16	6,43	20,00	12	3,31	15,00	52	4,56	65,00	80	4,57	1733
Portero 2º	7	0	-	-	0	-	-	1	0,09	100,00	1	0,06	1734
Portero a jornal	7	1	0,40	20,00	4	1,10	80,00	0	-	-	5	0,29	1739
Portero de Estación	7	0	-	-	2	0,55	66,67	1	0,09	33,33	3	0,17	1742
Portero Fijo	7	0	-	-	2	0,55	100,00	0	-	-	2	0,11	1744
Portero Fijo de Estación	7	0	-	-	1	0,28	100,00	0	-	-	1	0,06	1745
Portero Mayor	7	1	0,40	14,29	2	0,55	28,57	4	0,35	57,14	7	0,40	1752
TOTALES		249	100,00	14,21	363	100,00	20,72	1140	100,00	65,07	1752	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 17. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 8: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Fogonero	8	199	58,36	19,10	426	47,97	40,88	417	46,28	40,02	1042	48,92	1042
Fogonero Autorizado	8	0	-	-	0	-	-	2	0,22	100,00	2	0,09	1044
Fogonero de la Aguada	8	0	-	-	0	-	-	3	0,33	100,00	3	0,14	1047
Fogonero de Primera	8	1	0,29	20,00	4	0,45	80,00	0	-	-	5	0,23	1052
Fogonero de Segunda	8	4	1,17	44,44	5	0,56	55,56	0	-	-	9	0,42	1061
Fogonero de Tercera	8	1	0,29	16,67	5	0,56	83,33	0	-	-	6	0,28	1067
Maquinista	8	124	36,36	12,25	421	47,41	41,60	467	51,83	46,15	1012	47,51	2079
Maquinista de 1ª	8	0	-	-	1	0,11	100,00	0	-	-	1	0,05	2080
Maquinista de 2ª	8	1	0,29	12,50	7	0,79	87,50	0	-	-	8	0,38	2088
Maquinista de 3ª	8	0	-	-	4	0,45	100,00	0	-	-	4	0,19	2092
Maquinista de 4ª	8	1	0,29	11,11	8	0,90	88,89	0	-	-	9	0,42	2101
Motorista	8	10	2,93	34,48	7	0,79	24,14	12	1,33	41,38	29	1,36	2130
TOTALES		341	100,00	16,01	888	100,00	41,69	901	100,00	42,30	2130	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 18. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 9: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Ayudante Calderero	9	60	12,32	24,49	94	13,53	38,37	91	10,82	37,14	245	12,11	245
Ayudante Carpintero	9	10	2,05	37,04	9	1,29	33,33	8	0,95	29,63	27	1,33	272
Ayudante Montador	9	176	36,14	31,26	172	24,75	30,55	215	25,56	38,19	563	27,83	835
Ayudante Montador Autorizado	9	1	0,21	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	836
Ayudante Montador Electricista	9	0	-	-	1	0,14	50,00	1	0,12	50,00	2	0,10	838
Ayudante Montador Oficial	9	1	0,21		0	-		0	-		1	0,05	839
Calderero	9	21	4,31	12,35	73	10,50	42,94	76	9,04	44,71	170	8,40	1009
Calderero Principal	9	0	-	-	2	0,29	50,00	2	0,24	50,00	4	0,20	1013
Carpintero	9	66	13,55	20,56	101	14,53	31,46	154	18,31	47,98	321	15,87	1334
Carpintero Eventual	9	1	0,21	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	1335
Montador	9	133	27,31	21,77	219	31,51	35,84	259	30,80	42,39	611	30,20	1946
Montador Autorizado	9	1	0,21	8,33	5	0,72	41,67	6	0,71	50,00	12	0,59	1958
Montador de Baterías	9	0	-	-	1	0,14	100,00	0	-	-	1	0,05	1959
Montador de Enclavamientos	9	1	0,21	10,00	2	0,29	20,00	7	0,83	70,00	10	0,49	1969
Montador de Frenos	9	2	0,41	100,00	0	-	-	0	-	-	2	0,10	1971
Montador Electricista	9	11	2,26	35,48	8	1,15	25,81	12	1,43	38,71	31	1,53	2002
Montador Electricista Eventual	9	1	0,21			-			-		1	0,05	2003
Montador Electricista Principal	9	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	2004
Montador Mecánico	9	0	-	-	1	0,14	100,00	0	-	-	1	0,05	2005
Montador Principal	9	0	-	-	4	0,58	33,33	8	0,95	66,67	12	0,59	2017
Montador Visitador	9	2	0,41	33,33	3	0,43	50,00	1	0,12	16,67	6	0,30	2023
TOTALES		487	100,00	24,07	695	100,00	34,35	841	100,00	41,57	2023	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 19. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 10: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Acoplador	10	1	0,22	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	1
Acoplador Muelles	10	1	0,22	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	2
Adoquinador	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	3
Afilador	10	1	0,22	50,00	1	0,16	50,00	0	-	-	2	0,11	5
Ajustador	10	28	6,26	20,29	30	4,69	21,74	80	9,80	57,97	138	7,26	143
Ajustador Principal	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	144
Albañil	10	20	4,47	25,00	22	3,44	27,50	38	4,66	47,50	80	4,21	224
Albañil Eventual	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	225
Aprendiz	10	3	0,67	75,00	1	0,16	25,00	0	-	-	4	0,21	229
Arenero	10	1	0,22	50,00	1	0,16	50,00	0	-	-	2	0,11	231
Aserrador	10	0	-	-	2	0,31	40,00	3	0,37	60,00	5	0,26	236
Avisador	10	0	-	-	1	0,16	33,33	2	0,25	66,67	3	0,16	239
Ayudante	10	1	0,22	33,33	0	-	-	2	0,25	66,67	3	0,16	242
Ayudante Acoplador	10	1	0,22	50,00	1	0,16	50,00	0	-	-	2	0,11	244
Ayudante Ajustador	10	39	8,72	29,77	54	8,45	41,22	38	4,66	29,01	131	6,89	375
Ayudante Albañil	10	15	3,36	28,30	16	2,50	30,19	22	2,70	41,51	53	2,79	428
Ayudante Aserrador	10	1	0,22	50,00	1	0,16	50,00	0	-	-	2	0,11	430
Ayudante Bobinador	10	2	0,45	50,00	1	0,16	25,00	1	0,12	25,00	4	0,21	434
Ayudante Cerrajero	10	0	-	-	1	0,16	50,00	1	0,12	50,00	2	0,11	436
Ayudante Forjador	10	0	-	-	3	0,47	75,00	1	0,12	25,00	4	0,21	440
Ayudante Fresador	10	1	0,22	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	441
Ayudante Fundidor	10	0	-	-	3	0,47	42,86	4	0,49	57,14	7	0,37	448
Ayudante Herrero	10	13	2,91	17,11	22	3,44	28,95	41	5,02	53,95	76	4,00	524

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Ayudante Hojalatero	10	5	1,12	55,56	1	0,16	11,11	3	0,37	33,33	9	0,47	533
Ayudante Levantador	10	0	-	-	2	0,31	28,57	5	0,61	71,43	7	0,37	540
Ayudante Mampostero	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	541
Ayudante Modelista	10	0	-	-	1	0,16	33,33	2	0,25	66,67	3	0,16	544
Ayudante Moldeador	10	5	1,12	31,25	6	0,94	37,50	5	0,61	31,25	16	0,84	560
Ayudante Montador Enclavamientos	10	1	0,22	33,33	2	0,31	66,67	0	-	-	3	0,16	563
Ayudante Pintor	10	4	0,89	22,22	4	0,63	22,22	10	1,23	55,56	18	0,95	581
Ayudante Soldador	10	2	0,45	28,57	1	0,16	14,29	4	0,49	57,14	7	0,37	588
Ayudante Soplador	10	1	0,22	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	589
Ayudante Sopletista	10	2	0,45	25,00	6	0,94	75,00	0	-	-	8	0,42	597
Ayudante Tornero	10	17	3,80	42,50	11	1,72	27,50	12	1,47	30,00	40	2,10	637
Barnizadora	10	0	-	-	2	0,31	66,67	1	0,12	33,33	3	0,16	640
Bobinador Electricista	10	0	-	-	2	0,31	100,00	0	-	-	2	0,11	642
Bombero Aguada	10	1	0,22	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	643
Calza-ruedas	10	0	-	-	6	0,94	100,00	0	-	-	6	0,32	649
Carretero	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	650
Cepillador	10	11	2,46	30,56	8	1,25	22,22	17	2,08	47,22	36	1,89	686
Cerrajero	10	20	4,47	41,67	23	3,60	47,92	5	0,61	10,42	48	2,52	734
Conductor de Puentes	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	735
Conductor Mecánico	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	736
Ebanista	10	7	1,57	25,00	18	2,82	64,29	3	0,37	10,71	28	1,47	764
Encargado	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	765
Encargado de Ascensores	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	766
Encargado de Carro Transbordador	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	767
Encargado de Depósito	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	768

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Material													
Encargado de Gasómetro	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	769
Encargado de Grúa	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	770
Encargado de Máquina de Remaches	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	771
Encargado de Sección	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	772
Encargado del Compresor	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	773
Encargado del Monorraíl	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	774
Encargado del Puente	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	775
Forjador	10	7	1,57	11,67	21	3,29	35,00	32	3,92	53,33	60	3,15	835
Fresador	10	2	0,45	50,00	1	0,16	25,00	1	0,12	25,00	4	0,21	839
Fundidor	10	1	0,22	16,67	4	0,63	66,67	1	0,12	16,67	6	0,32	845
Guarnecedor	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	846
Guarnicionero	10	11	2,46	22,00	12	1,88	24,00	27	3,31	54,00	50	2,63	896
Herramentista	10	2	0,45	25,00	3	0,47	37,50	3	0,37	37,50	8	0,42	904
Herrero	10	12	2,68	17,65	17	2,66	25,00	39	4,78	57,35	68	3,58	972
Hojalatero	10	13	2,91	21,67	18	2,82	30,00	29	3,55	48,33	60	3,15	1032
Hornero	10	1	0,22	20,00	2	0,31	40,00	2	0,25	40,00	5	0,26	1037
Jefe de Enclavamientos	10	0	-	-	1	0,16	33,33	2	0,25	66,67	3	0,16	1040
Jefe de Equipo	10	2	0,45	4,35	13	2,03	28,26	31	3,80	67,39	46	2,42	1086
Jefe de Equipo Electricista	10	1	0,22	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	1087
Levantador	10	54	12,08	27,00	72	11,27	36,00	74	9,07	37,00	200	10,52	1287
Litógrafo	10	2	0,45	66,67	1	0,16	33,33	0	-	-	3	0,16	1290
Llamador	10	1	0,22	4,55	6	0,94	27,27	15	1,84	68,18	22	1,16	1312
Llenador	10	2	0,45	18,18	3	0,47	27,27	6	0,74	54,55	11	0,58	1323
Machacador	10	16	3,58	23,19	23	3,60	33,33	30	3,68	43,48	69	3,63	1392

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Machero	10	0	-	-	2	0,31	100,00	0	-	-	2	0,11	1394
Mampostero	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	1395
Martillador	10	0	-	-	1	0,16	50,00	1	0,12	50,00	2	0,11	1397
Mecánico de Guardia	10	1	0,22	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	1398
Mecánico Electricista	10	0	-	-	2	0,31	50,00	2	0,25	50,00	4	0,21	1402
Modelista	10	0	-	-	2	0,31	66,67	1	0,12	33,33	3	0,16	1405
Moldeador	10	3	0,67	17,65	11	1,72	64,71	3	0,37	17,65	17	0,89	1422
Mortajador	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	1423
Picalimas	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	1424
Pintor	10	35	7,83	23,33	46	7,20	30,67	69	8,46	46,00	150	7,89	1574
Potasador	10	1	0,22	33,33	2	0,31	66,67	0	-	-	3	0,16	1577
Pulimentador	10	1	0,22	50,00	1	0,16	50,00	0	-	-	2	0,11	1579
Rebarbador	10	1	0,22	20,00	3	0,47	60,00	1	0,12	20,00	5	0,26	1584
Rectificador	10	0	-	-	2	0,31	100,00	0	-	-	2	0,11	1586
Rellenador	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	1587
Roscador	10	1	0,22	50,00	0	-	-	1	0,12	50,00	2	0,11	1589
Soldador	10	5	1,12	38,46	7	1,10	53,85	1	0,12	7,69	13	0,68	1602
Soldador de Autógena	10	1	0,22	33,33	2	0,31	66,67	0	-	-	3	0,16	1605
Soldador Eléctrico	10	3	0,67	42,86	2	0,31	28,57	2	0,25	28,57	7	0,37	1612
Soldador Eventual	10	1	0,22	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,05	1613
Sopletista	10	3	0,67	16,67	8	1,25	44,44	7	0,86	38,89	18	0,95	1631
Talabartero	10	4	0,89	14,81	8	1,25	29,63	15	1,84	55,56	27	1,42	1658
Taladrador	10	1	0,22	6,67	6	0,94	40,00	8	0,98	53,33	15	0,79	1673
Tapero	10	1	0,22	20,00	2	0,31	40,00	2	0,25	40,00	5	0,26	1678
Tapicero	10	6	1,34	40,00	8	1,25	53,33	1	0,12	6,67	15	0,79	1693
Telefonista	10	0	-	-	2	0,31	22,22	7	0,86	77,78	9	0,47	1702

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Telegrafista	10	2	0,45	22,22	1	0,16	11,11	6	0,74	66,67	9	0,47	1711
Terrajador	10	0	-	-	5	0,78	45,45	6	0,74	54,55	11	0,58	1722
Tonelero	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	1723
Tornero	10	42	9,40	25,00	51	7,98	30,36	75	9,19	44,64	168	8,83	1891
Troquelador	10	0	-	-	0	-	-	1	0,12	100,00	1	0,05	1892
Tubista	10	0	-	-	3	0,47	75,00	1	0,12	25,00	4	0,21	1896
Tubista Principal	10	0	-	-	1	0,16	100,00	0	-	-	1	0,05	1897
Virotilero	10	4	0,89	80,00	1	0,16	20,00	0	-	-	5	0,26	1902
TOTALES		447	100,00	23,50	639	100,00	33,60	816	100,00	42,90	1902	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 20. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 11: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Cabo mozo	11	0	-	-	2	0,20	66,67	1	0,06	33,33	3	0,08	3
Capataz Limpieza	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	4
Encargada de Limpieza	11	2	0,25	2,94	13	1,27	19,12	53	2,94	77,94	68	1,88	72
Gasista	11	4	0,51	25,00	2	0,20	12,50	10	0,55	62,50	16	0,44	88
Limpiador	11	3	0,38	100,00	0	-	-	0	-	-	3	0,08	91
Limpiadora	11	27	3,43	21,60	19	1,86	15,20	79	4,38	63,20	125	3,46	216
Limpiadora Eventual	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	217
Limpiadora Recorrido	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	218
Moza de Limpieza	11	1	0,13	3,70	7	0,69	25,93	19	1,05	70,37	27	0,75	245
Mozo	11	6	0,76	5,26	3	0,29	2,63	105	5,83	92,11	114	3,16	359
Mozo Autorizado	11	1	0,13	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	360
Mozo de Acopios	11	0	-	-	2	0,20	100,00	0	-	-	2	0,06	362
Mozo de Almacén	11	12	1,52	22,22	24	2,35	44,44	18	1,00	33,33	54	1,50	416
Mozo de Archivo	11	2	0,25	5,56	5	0,49	13,89	29	1,61	80,56	36	1,00	452
Mozo de Báscula	11	0	-	-	1	0,10	100,00	0	-	-	1	0,03	453
Mozo de Embalaje	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	454
Mozo de Enganches	11	64	8,13	20,19	119	11,66	37,54	134	7,44	42,27	317	8,78	771
Mozo de Estación	11	10	1,27	37,04	7	0,69	25,93	10	0,55	37,04	27	0,75	798
Mozo de Exterior	11	32	4,07	69,57	0	-	-	14	0,78	30,43	46	1,27	844
Mozo de Limpieza	11	6	0,76	19,35	7	0,69	22,58	18	1,00	58,06	31	0,86	875
Mozo del Economato	11	5	0,64	45,45	3	0,29	27,27	3	0,17	27,27	11	0,30	886
Mozo Fijo	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	887

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Mozo Suplementario	11	338	42,95	21,32	490	47,99	30,91	757	42,01	47,76	1585	43,91	2472
Mozo Temporero	11	62	7,88	39,24	28	2,74	17,72	68	3,77	43,04	158	4,38	2630
Obrero Cantero	11	1	0,13	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	2631
Peón	11	204	25,92	21,54	279	27,33	29,46	464	25,75	49,00	947	26,23	3578
Peón Caminero	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	3579
Peón de Almacén	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	3580
Peón de S/E	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	3581
Peón de Talleres	11	0	-	-	1	0,10	100,00	0	-	-	1	0,03	3582
Peón de Tracción	11	0	-	-	1	0,10	100,00	0	-	-	1	0,03	3583
Peón del Combustible	11	0	-	-	1	0,10	100,00	0	-	-	1	0,03	3584
Peón Eventual	11	3	0,38	75,00	0	-	-	1	0,06	25,00	4	0,11	3588
Peón Recorrido	11	0	-	-	6	0,59	42,86	8	0,44	57,14	14	0,39	3602
Peón Subestación	11	2	0,25	50,00	1	0,10	25,00	1	0,06	25,00	4	0,11	3606
Peón Suplementario	11	1	0,13	50,00	0	-	-	1	0,06	50,00	2	0,06	3608
Peón Temporero	11	1	0,13	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,03	3609
Suplementario	11	0	-	-	0	-	-	1	0,06	100,00	1	0,03	3610
TOTALES		787	100,00	21,80	1021	100,00	28,28	1802	100,00	49,92	3610	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 21. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 12: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Agente Auxiliar	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	1
Agente de Combustible	12	1	0,49	25,00	0	-	-	3	0,58	75,00	4	0,43	5
Agente de Fotocalcos	12	0	-	-	1	0,46	50,00	1	0,19	50,00	2	0,21	7
Agente de Línea	12	17	8,37	31,48	8	3,70	14,81	29	5,58	53,70	54	5,75	61
Agente de Línea Aérea	12	0	-	-	1	0,46	50,00	1	0,19	50,00	2	0,21	63
Agente de Línea Eléctrica	12	7	3,45	21,88	16	7,41	50,00	9	1,73	28,13	32	3,41	95
Agente de Línea Eventual	12	2	0,99	40,00	0	-	-	3	0,58	60,00	5	0,53	100
Agente del Telégrafo	12	2	0,99	11,76	5	2,31	29,41	10	1,92	58,82	17	1,81	117
Agente Eléctrico	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	118
Agente Eventual	12	0	-	-	3	1,39	37,50	5	0,96	62,50	8	0,85	126
Agente Eventual de Línea	12	0	-	-	1	0,46	50,00	1	0,19	50,00	2	0,21	128
Agente Eventual del Telégrafo	12	0	-	-	2	0,93	100,00	0	-	-	2	0,21	130
Ajustador de Báscula	12	0	-	-	0	-	-	5	0,96	100,00	5	0,53	135
Auxiliar Permanente	12	19	9,36	24,36	25	11,57	32,05	34	6,54	43,59	78	8,31	213
Auxiliar Permanente del Telégrafo	12	0	-	-	2	0,93	50,00	2	0,38	50,00	4	0,43	217
Auxiliar Permanente Eventual	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	218
Ayudante C. Electricista	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	219
Ayudante Caminero	12	0	-	-	1	0,46	100,00	0	-	-	1	0,11	220
Ayudante Cantero	12	1	0,49	16,67	0	-	-	5	0,96	83,33	6	0,64	226
Ayudante de Línea	12	1	0,49	16,67	1	0,46	16,67	4	0,77	66,67	6	0,64	232
Ayudante de Línea Eléctrica	12	0	-	-	1	0,46	100,00	0	-	-	1	0,11	233
Ayudante de Línea Eventual	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	234
Ayudante de Subestación	12	4	1,97	21,05	2	0,93	10,53	13	2,50	68,42	19	2,02	253

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Ayudante del Telégrafo	12	0	-	-	1	0,46	50,00	1	0,19	50,00	2	0,21	255
Ayudante Electricista	12	12	5,91	27,27	8	3,70	18,18	24	4,62	54,55	44	4,69	299
Ayudante Empedrador	12	1	0,49	50,00	0	-	-	1	0,19	50,00	2	0,21	301
Ayudante Encendedor	12	0	-	-	1	0,46	50,00	1	0,19	50,00	2	0,21	303
Ayudante Engrasador	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	304
Ayudante Eventual Telégrafo	12	1	0,49	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,11	305
Ayudante Lavador	12	0	-	-	1	0,46	100,00	0	-	-	1	0,11	306
Ayudante Línea Eléctrica	12	4	1,97	66,67	1	0,46	16,67	1	0,19	16,67	6	0,64	312
Ayudante Minero	12	0	-	-	1	0,46	50,00	1	0,19	50,00	2	0,21	314
Ayudante Minero Eventual	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	315
Ayudante Subestación	12	2	0,99	18,18	0	-	-	9	1,73	81,82	11	1,17	326
Ayudante Telégrafo	12	1	0,49	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,11	327
Cantero	12	3	1,48	21,43	4	1,85	28,57	7	1,35	50,00	14	1,49	341
Celador	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	342
Colocadora de Sellos	12	0	-	-	1	0,46	100,00	0	-	-	1	0,11	343
Contraмаestre	12	2	0,99	20,00	0	-	-	8	1,54	80,00	10	1,06	353
Costurera	12	0	-	-	0	-	-	2	0,38	100,00	2	0,21	355
Cristalero	12	0	-	-	1	0,46	100,00	0	-	-	1	0,11	356
Electricista	12	29	14,29	30,85	30	13,89	31,91	35	6,73	37,23	94	10,01	450
Electricista Bobinador	12	1	0,49	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,11	451
Electricista de Coches	12	1	0,49	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,11	452
Electricista Encargado	12	2	0,99	50,00	1	0,46	25,00	1	0,19	25,00	4	0,43	456
Electricista Principal	12	0	-	-	0	-	-	8	1,54	100,00	8	0,85	464
Empedrador	12	1	0,49	16,67	1	0,46	16,67	4	0,77	66,67	6	0,64	470
Empedrador Auxiliar Permanente	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	471
Encargado de Lavadero	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	472

Categorías	N° Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Encargado de Señales de Enclavamiento	12	2	0,99	100,00	0	-	-	0	-	-	2	0,21	474
Encargado de Subestación	12	3	1,48	20,00	1	0,46	6,67	11	2,12	73,33	15	1,60	489
Encargado de Taller	12	0	-	-	2	0,93	22,22	7	1,35	77,78	9	0,96	498
Encargado del Botiquín	12	0	-	-	1	0,46	100,00	0	-	-	1	0,11	499
Encargado Principal de Subestación	12	1	0,49	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,11	500
Encendedor	12	22	10,84	19,82	24	11,11	21,62	65	12,50	58,56	111	11,82	611
Enfermera	12	1	0,49	25,00	0	-	-	3	0,58	75,00	4	0,43	615
Engrasador	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	616
Event. perm. telégrafo	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	617
Eventual de Línea Eléctrica	12	0	-	-	0	-	-	2	0,38	100,00	2	0,21	619
Eventual del Telégrafo	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	620
Fabricante de billetes	12	1	0,49	10,00	5	2,31	50,00	4	0,77	40,00	10	1,06	630
Guardabarreras	12	17	8,37	8,33	40	18,52	19,61	147	28,27	72,06	204	21,73	834
Guardabarreras Eventual	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	835
Jefe de Brigada	12	1	0,49	25,00	0	-	-	3	0,58	75,00	4	0,43	839
Jefe de Brigada de Enclavamientos	12	1	0,49	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,11	840
Lavador	12	6	2,96	19,35	13	6,02	41,94	12	2,31	38,71	31	3,30	871
Lavandero	12	1	0,49	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,11	872
Minero	12	1	0,49	25,00	0	-	-	3	0,58	75,00	4	0,43	876
Minero Temporero	12	24	11,82	100,00	0	-	-	0	-	-	24	2,56	900
Repartidor	12	1	0,49	20,00	2	0,93	40,00	2	0,38	40,00	5	0,53	905
Repartidor del Economato	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	906
Repartidor Principal	12	6	2,96	30,00	7	3,24	35,00	7	1,35	35,00	20	2,13	926
Subcontra maestre	12	0	-	-	1	0,46	25,00	3	0,58	75,00	4	0,43	930

Categorías	Nº Juzgado	SD	%	% Categoría	RCS	%	% Categoría	RSS	%	% Categoría	TOTAL	%	TOTAL ACUMULADO
Subcontramaestre de Taller	12	0	-	-	0	-	-	1	0,19	100,00	1	0,11	931
Taller Empedrador	12	1	0,49	100,00	0	-	-	0	-	-	1	0,11	932
Se desconoce		0	-	-	0	-	-	7	1,35	100,00	7	0,75	939
TOTALES		203	100,00	21,62	216	100,00	23,00	520	100,00	55,38	939	100,00	

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 22. Número y distribución por casuísticas tipo de las 100 primeras categorías laborales afectadas por el proceso de depuración en Norte (1939-1942)

Categorías	Nº Juzgado	SD	% Categoría	RCS	% Categoría	RSS	% Categoría	TOTAL	% TOTAL	TOTAL ACUMULADO
Obrero	6	341	15,22	629	28,07	1271	56,72	2241	8,810	2241
Mozo Suplementario	11	338	21,32	490	30,91	757	47,76	1585	6,231	3826
Mozo de Tren	5	389	24,98	597	38,34	571	36,67	1557	6,121	5383
Factor	4	303	23,62	271	21,12	709	55,26	1283	5,044	6666
Fogonero	8	199	19,10	426	40,88	417	40,02	1042	4,096	7708
Maquinista	8	124	12,25	421	41,60	467	46,15	1012	3,978	8720
Peón	11	204	21,54	279	29,46	464	49,00	947	3,723	9667
Empleado Principal	2	158	16,90	198	21,18	579	61,93	935	3,676	10602
Mozo de Agujas	4	164	18,72	231	26,37	481	54,91	876	3,444	11478
Guardesa	7	69	8,48	152	18,67	593	72,85	814	3,200	12292
Factor Autorizado	3	128	20,51	165	26,44	331	53,04	624	2,453	12916
Montador	9	133	21,77	219	35,84	259	42,39	611	2,402	13527
Ayudante Montador	9	176	31,26	172	30,55	215	38,19	563	2,213	14090
Obrero Eventual	6	92	17,33	1	0,19	438	82,49	531	2,087	14621
Guardagujas	4	71	14,55	111	22,75	306	62,70	488	1,918	15109
Guardafrenos	5	67	15,62	161	37,53	201	46,85	429	1,686	15538
Conductor	5	42	9,86	140	32,86	244	57,28	426	1,675	15964
Carpintero	9	66	20,56	101	31,46	154	47,98	321	1,262	16285
Mozo de Enganches	11	64	20,19	119	37,54	134	42,27	317	1,246	16602
Capataz	5	25	8,22	74	24,34	205	67,43	304	1,195	16906
Jefe de Estación	3	25	9,06	37	13,41	214	77,54	276	1,085	17182
Ayudante Calderero	9	60	24,49	94	38,37	91	37,14	245	0,963	17427

Categorías	Nº Juzgado	SD	% Categoría	RCS	% Categoría	RSS	% Categoría	TOTAL	% TOTAL	TOTAL ACUMULADO
Empleado	2	48	19,75	42	17,28	153	62,96	243	0,955	17670
Empleada	2	16	7,02	30	13,16	182	79,82	228	0,896	17898
Guarda	7	42	20,59	45	22,06	117	57,35	204	0,802	18102
Guardabarreras	12	17	8,33	40	19,61	147	72,06	204	0,802	18306
Levantador	10	54	27,00	72	36,00	74	37,00	200	0,786	18506
Auxiliar de Oficina	2	41	20,60	41	20,60	117	58,79	199	0,782	18705
Guarda Jurado	7	48	27,59	35	20,11	91	52,30	174	0,684	18879
Calderero	9	21	12,35	73	42,94	76	44,71	170	0,668	19049
Tornero	10	42	25,00	51	30,36	75	44,64	168	0,660	19217
Mozo Temporero	11	62	39,24	28	17,72	68	43,04	158	0,621	19375
Meritorio	4	40	26,32	34	22,37	78	51,32	152	0,598	19527
Pintor	10	35	23,33	46	30,67	69	46,00	150	0,590	19677
Ajustador	10	28	20,29	30	21,74	80	57,97	138	0,542	19815
Ayudante Ajustador	10	39	29,77	54	41,22	38	29,01	131	0,515	19946
Limpiadora	11	27	21,60	19	15,20	79	63,20	125	0,491	20071
Subcapataz	6	12	9,84	34	27,87	76	62,30	122	0,480	20193
Mozo	11	6	5,26	3	2,63	105	92,11	114	0,448	20307
Encendedor	12	22	19,82	24	21,62	65	58,56	111	0,436	20418
Lamparero	6	22	20,00	33	30,00	55	50,00	110	0,432	20528
Factor Fijo	4	25	23,36	50	46,73	32	29,91	107	0,421	20635
Jefe de Sección	1	9	8,74	24	23,30	70	67,96	103	0,405	20738
Visitador	4	11	10,78	18	17,65	73	71,57	102	0,401	20840
Mozo de Oficina	7	16	16,49	27	27,84	54	55,67	97	0,381	20937
Electricista	12	29	30,85	30	31,91	35	37,23	94	0,370	21031
Albañil	10	20	25,00	22	27,50	38	47,50	80	0,314	21111

Categorías	Nº Juzgado	SD	% Categoría	RCS	% Categoría	RSS	% Categoría	TOTAL	% TOTAL	TOTAL ACUMULADO
Portero	7	16	20,00	12	15,00	52	65,00	80	0,314	21191
Vigilante Jefe	3	13	16,25	16	20,00	51	63,75	80	0,314	21271
Auxiliar Permanente	12	19	24,36	25	32,05	34	43,59	78	0,307	21349
Factor Suplementario	4	18	23,08	18	23,08	42	53,85	78	0,307	21427
Ayudante Herrero	10	13	17,11	22	28,95	41	53,95	76	0,299	21503
Ordenanza	7	10	13,89	16	22,22	46	63,89	72	0,283	21575
Guardavía	7	14	19,72	13	18,31	44	61,97	71	0,279	21646
Machacador	10	16	23,19	23	33,33	30	43,48	69	0,271	21715
Encargada de Limpieza	11	2	2,94	13	19,12	53	77,94	68	0,267	21783
Herrero	10	12	17,65	17	25,00	39	57,35	68	0,267	21851
Médico Sustituto	1	12	17,65	5	7,35	51	75,00	68	0,267	21919
Expendedora	4	5	7,81	9	14,06	50	78,13	64	0,252	21983
Médico de Sección	1	3	4,69	3	4,69	58	90,63	64	0,252	22047
Forjador	10	7	11,67	21	35,00	32	53,33	60	0,236	22107
Hojalatero	10	13	21,67	18	30,00	29	48,33	60	0,236	22167
Inspector	1	4	6,67	12	20,00	44	73,33	60	0,236	22227
Mozo de Tren a jornal	5	16	27,59	38	65,52	4	6,90	58	0,228	22285
Agente de Línea	12	17	31,48	8	14,81	29	53,70	54	0,212	22339
Mozo de Almacén	11	12	22,22	24	44,44	18	33,33	54	0,212	22393
Ayudante Albañil	10	15	28,30	16	30,19	22	41,51	53	0,208	22446
Guarnicionero	10	11	22,00	12	24,00	27	54,00	50	0,197	22496
Cerrajero	10	20	41,67	23	47,92	5	10,42	48	0,189	22544
Jefe de Equipo	10	2	4,35	13	28,26	31	67,39	46	0,181	22590
Mozo de Exterior	11	32	69,57	0	-	14	30,43	46	0,181	22636
Ayudante Electricista	12	12	27,27	8	18,18	24	54,55	44	0,173	22680

Categorías	Nº Juzgado	SD	% Categoría	RCS	% Categoría	RSS	% Categoría	TOTAL	% TOTAL	TOTAL ACUMULADO
Expendedor	4	12	27,27	9	20,45	23	52,27	44	0,173	22724
Médico	1	7	16,67	4	9,52	31	73,81	42	0,165	22766
Ayudante Tornero	10	17	42,50	11	27,50	12	30,00	40	0,157	22806
Factor Principal	4	3	7,50	8	20,00	29	72,50	40	0,157	22846
Guarda a Jornal	7	4	10,00	17	42,50	19	47,50	40	0,157	22886
Sobrestante	4	2	5,13	1	2,56	36	92,31	39	0,153	22925
Factor a Jornal	4	6	16,22	12	32,43	19	51,35	37	0,145	22962
Interventor Principal en Ruta	2	4	10,81	16	43,24	17	45,95	37	0,145	22999
Cepillador	10	11	30,56	8	22,22	17	47,22	36	0,142	23035
Guardagujas Suplementario	4	4	11,11	21	58,33	11	30,56	36	0,142	23071
Mozo de Archivo	11	2	5,56	5	13,89	29	80,56	36	0,142	23107
Subjefe de Estación	3	1	2,78	8	22,22	27	75,00	36	0,142	23143
Interventor Principal	2	1	2,86	2	5,71	32	91,43	35	0,138	23178
Vigilante de Estadística	3	5	15,15	13	39,39	15	45,45	33	0,130	23211
Agente de Línea Eléctrica	12	7	21,88	16	50,00	9	28,13	32	0,126	23243
Jefe de Oficina	1	1	3,23	12	38,71	18	58,06	31	0,122	23274
Lavador	12	6	19,35	13	41,94	12	38,71	31	0,122	23305
Montador Electricista	9	11	35,48	8	25,81	12	38,71	31	0,122	23336
Mozo de Limpieza	11	6	19,35	7	22,58	18	58,06	31	0,122	23367
Ex-guardesa	7	0	-	0	-	30	100,00	30	0,118	23397
Jefe Suplementario	3	2	6,67	12	40,00	16	53,33	30	0,118	23427
Motorista	8	10	34,48	7	24,14	12	41,38	29	0,114	23456
Delineante	2	13	46,43	5	17,86	10	35,71	28	0,110	23484
Ebanista	10	7	25,00	18	64,29	3	10,71	28	0,110	23512
Ayudante Carpintero	9	10	37,04	9	33,33	8	29,63	27	0,106	23539

Categorías	Nº Juzgado	SD	% Categoría	RCS	% Categoría	RSS	% Categoría	TOTAL	% TOTAL	TOTAL ACUMULADO
Moza de Limpieza	11	1	3,70	7	25,93	19	70,37	27	0,106	23566
Mozo de Estación	11	10	37,04	7	25,93	10	37,04	27	0,106	23593
Talabartero	10	4	14,81	8	29,63	15	55,56	27	0,106	23620

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Cuadro 23. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante. Distribución por residencias de los empleados con ficha individual abierta, ordenados de mayor a menor, especificando las diferentes casuísticas identificadas

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Madrid	Madrid	6099	22,31	407	28,15	2	22,22	352	23,82	1537	27,53	3801	20,19	86	12,25	6013	22,57
Se desconoce	Se desconoce	2828	10,34	718	49,65	3	33,33	75	5,07	28	0,50	2004	10,65	89	12,68	2739	10,28
Barcelona	Barcelona	2321	8,49	4	0,28	0	0,00	65	4,40	298	5,34	1954	10,38	31	4,42	2290	8,60
Alcázar de San Juan	Ciudad Real	1131	4,14	7	0,48	1	11,11	98	6,63	237	4,25	788	4,19	10	1,42	1121	4,21
Ciudad Real	Ciudad Real	936	3,42	11	0,76	0	0,00	45	3,04	191	3,42	689	3,66	9	1,28	927	3,48
Albacete	Albacete	700	2,56	18	1,24	0	0,00	35	2,37	141	2,53	506	2,69	9	1,28	691	2,59
Murcia	Murcia	663	2,43	11	0,76	0	0,00	22	1,49	131	2,35	499	2,65	4	0,57	659	2,47
Alicante	Alicante	654	2,39	28	1,94	0	0,00	25	1,69	99	1,77	502	2,67	7	1,00	647	2,43
Barcelona-Pueblo Nuevo	Barcelona	573	2,10	10	0,69	0	0,00	11	0,74	143	2,56	409	2,17	0	0,00	573	2,15
Villanueva y Geltrú	Barcelona	542	1,98	43	2,97	0	0,00	23	1,56	114	2,04	362	1,92	5	0,71	537	2,02
Girona	Girona	463	1,69	3	0,21	0	0,00	11	0,74	84	1,50	365	1,94	5	0,71	458	1,72
Manzanares	Ciudad Real	319	1,17	2	0,14	0	0,00	33	2,23	57	1,02	227	1,21	14	1,99	305	1,14
Aranjuez	Madrid	310	1,13	7	0,48	0	0,00	21	1,42	67	1,20	215	1,14	7	1,00	303	1,14
Barcelona-Clot	Barcelona	261	0,95	2	0,14	0	0,00	6	0,41	54	0,97	199	1,06	0	0,00	261	0,98
Almansa	Albacete	260	0,95	3	0,21	0	0,00	8	0,54	80	1,43	169	0,90	5	0,71	255	0,96
Santa Cruz de Mudela	Ciudad Real	231	0,84	3	0,21	0	0,00	12	0,81	48	0,86	168	0,89	2	0,28	229	0,86
Mérida	Badajoz	217	0,79	1	0,07	0	0,00	43	2,91	113	2,02	60	0,32	1	0,14	216	0,81
Mora la Nova	Tarragona	198	0,72	3	0,21	0	0,00	14	0,95	66	1,18	115	0,61	0	0,00	198	0,74
Córdoba	Córdoba	193	0,71	3	0,21	0	0,00	19	1,29	39	0,70	132	0,70	0	0,00	193	0,72
Baeza	Jaén	162	0,59	1	0,07	0	0,00	8	0,54	55	0,99	98	0,52	3	0,43	159	0,60
La Encina	Alicante	161	0,59	2	0,14	0	0,00	4	0,27	40	0,72	115	0,61	5	0,71	156	0,59
Almorchón	Badajoz	158	0,58	1	0,07	0	0,00	2	0,14	30	0,54	125	0,66	4	0,57	154	0,58
Cartagena	Murcia	153	0,56	0	0,00	0	0,00	8	0,54	33	0,59	112	0,59	5	0,71	148	0,56
Puertollano	Ciudad Real	151	0,55	1	0,07	0	0,00	8	0,54	25	0,45	117	0,62	6	0,85	145	0,54
Chinchilla	Albacete	140	0,51	5	0,35	1	11,11	12	0,81	24	0,43	98	0,52	6	0,85	134	0,50
Portbou	Girona	127	0,46	0	0,00	0	0,00	7	0,47	36	0,64	84	0,45	2	0,28	125	0,47
Sevilla	Sevilla	116	0,42	7	0,48	0	0,00	10	0,68	35	0,63	64	0,34	0	0,00	116	0,44
Sigüenza	Guadalajara	111	0,41	10	0,69	0	0,00	23	1,56	32	0,57	46	0,24	2	0,28	109	0,41
Zaragoza	Zaragoza	105	0,38	1	0,07	0	0,00	8	0,54	31	0,56	65	0,35	0	0,00	105	0,39
Tarragona	Tarragona	103	0,38	1	0,07	0	0,00	2	0,14	14	0,25	86	0,46	5	0,71	98	0,37
Hellín	Albacete	100	0,37	5	0,35	0	0,00	3	0,20	18	0,32	74	0,39	5	0,71	95	0,36
Guadalajara	Guadalajara	98	0,36	2	0,14	0	0,00	4	0,27	15	0,27	77	0,41	7	1,00	91	0,34
Mataró	Barcelona	98	0,36	0	0,00	0	0,00	2	0,14	12	0,21	84	0,45	11	1,57	87	0,33
Alcantarilla	Murcia	93	0,34	1	0,07	0	0,00	1	0,07	36	0,64	55	0,29	8	1,14	85	0,32
Espeluy	Jaén	89	0,33	1	0,07	0	0,00	7	0,47	20	0,36	61	0,32	4	0,57	85	0,32

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Reus	Tarragona	85	0,31	5	0,35	1	11,11	8	0,54	23	0,41	48	0,25	4	0,57	81	0,30
Badalona	Barcelona	83	0,30	0	0,00	0	0,00	2	0,14	9	0,16	72	0,38	5	0,71	78	0,29
Mora	Toledo	77	0,28	12	0,83	0	0,00	0	0,00	17	0,30	48	0,25	3	0,43	74	0,28
Caspe	Zaragoza	75	0,27	0	0,00	0	0,00	9	0,61	35	0,63	31	0,16	2	0,28	73	0,27
Cieza	Murcia	75	0,27	0	0,00	0	0,00	4	0,27	23	0,41	48	0,25	2	0,28	73	0,27
Villena	Alicante	70	0,26	1	0,07	0	0,00	2	0,14	30	0,54	37	0,20	5	0,71	65	0,24
Cuenca	Cuenca	69	0,25	2	0,14	0	0,00	3	0,20	16	0,29	48	0,25	7	1,00	62	0,23
Linares	Jaén	68	0,25	0	0,00	0	0,00	2	0,14	21	0,38	45	0,24	2	0,28	66	0,25
Algodor	Madrid	66	0,24	3	0,21	0	0,00	1	0,07	17	0,30	45	0,24	6	0,85	60	0,23
Peñarroya	Córdoba	65	0,24	0	0,00	0	0,00	4	0,27	35	0,63	26	0,14	0	0,00	65	0,24
Toledo	Toledo	65	0,24	1	0,07	0	0,00	3	0,20	7	0,13	54	0,29	2	0,28	63	0,24
Villacañas	Toledo	65	0,24	1	0,07	0	0,00	1	0,07	16	0,29	47	0,25	0	0,00	65	0,24
Barcelona-Término	Barcelona	64	0,23	1	0,07	0	0,00	8	0,54	12	0,21	43	0,23	0	0,00	64	0,24
Vadollano	Jaén	63	0,23	2	0,14	0	0,00	2	0,14	13	0,23	46	0,24	4	0,57	59	0,22
Valdepeñas	Ciudad Real	60	0,22	2	0,14	0	0,00	2	0,14	16	0,29	40	0,21	2	0,28	58	0,22
Andújar	Jaén	54	0,20	0	0,00	0	0,00	5	0,34	20	0,36	29	0,15	2	0,28	52	0,20
Belmez	Córdoba	53	0,19	0	0,00	0	0,00	2	0,14	30	0,54	21	0,11	1	0,14	52	0,20
Cabeza del Buey	Badajoz	52	0,19	0	0,00	0	0,00	4	0,27	10	0,18	38	0,20	0	0,00	52	0,20
Figueras	Girona	52	0,19	1	0,07	0	0,00	1	0,07	6	0,11	44	0,23	3	0,43	49	0,18
Tarancón	Cuenca	52	0,19	0	0,00	0	0,00	4	0,27	8	0,14	40	0,21	7	1,00	45	0,17
Calasparra	Murcia	51	0,19	0	0,00	0	0,00	6	0,41	20	0,36	25	0,13	0	0,00	51	0,19
Getafe	Madrid	51	0,19	1	0,07	0	0,00	0	0,00	17	0,30	33	0,18	7	1,00	44	0,17
Alcalá de Henares	Madrid	50	0,18	2	0,14	0	0,00	9	0,61	13	0,23	26	0,14	7	1,00	43	0,16
Novelda	Alicante	50	0,18	1	0,07	0	0,00	4	0,27	17	0,30	28	0,15	1	0,14	49	0,18
Almagro	Ciudad Real	49	0,18	0	0,00	0	0,00	6	0,41	17	0,30	26	0,14	5	0,71	44	0,17
La Roda	Albacete	49	0,18	0	0,00	1	11,11	8	0,54	13	0,23	27	0,14	1	0,14	48	0,18
San Vicente de Calders	Tarragona	48	0,18	0	0,00	0	0,00	2	0,14	4	0,07	42	0,22	1	0,14	47	0,18
Socuéllamos	Ciudad Real	46	0,17	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	0,14	38	0,20	2	0,28	44	0,17
Vilches	Jaén	45	0,16	0	0,00	0	0,00	1	0,07	12	0,21	32	0,17	1	0,14	44	0,17
Villarrobledo	Albacete	45	0,16	0	0,00	0	0,00	5	0,34	9	0,16	31	0,16	2	0,28	43	0,16
Villanueva de la Serena	Badajoz	44	0,16	0	0,00	0	0,00	5	0,34	15	0,27	24	0,13	1	0,14	43	0,16
Alguazas-Molina	Murcia	43	0,16	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	39	0,21	1	0,14	42	0,16
Aranda de Duero	Burgos	43	0,16	16	1,11	0	0,00	7	0,47	13	0,23	7	0,04	1	0,14	42	0,16
Arcos de Jalón	Soria	43	0,16	5	0,35	0	0,00	9	0,61	19	0,34	10	0,05	0	0,00	43	0,16
Villaverde Bajo	Madrid	43	0,16	7	0,48	0	0,00	8	0,54	8	0,14	20	0,11	0	0,00	43	0,16
Malagón	Ciudad Real	42	0,15	0	0,00	0	0,00	1	0,07	5	0,09	36	0,19	6	0,85	36	0,14
Martorell	Barcelona	42	0,15	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	0,13	35	0,19	2	0,28	40	0,15
Villa del Río	Córdoba	42	0,15	0	0,00	0	0,00	2	0,14	7	0,13	33	0,18	7	1,00	35	0,13
Granollers	Barcelona	41	0,15	0	0,00	0	0,00	4	0,27	5	0,09	32	0,17	0	0,00	41	0,15

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Huelva	Huelva	40	0,15	1	0,07	0	0,00	7	0,47	14	0,25	18	0,10	0	0,00	40	0,15
Elda	Alicante	39	0,14	2	0,14	0	0,00	1	0,07	10	0,18	26	0,14	3	0,43	36	0,14
Llerena	Badajoz	39	0,14	0	0,00	0	0,00	4	0,27	20	0,36	15	0,08	0	0,00	39	0,15
Los Rosales	Sevilla	39	0,14	4	0,28	0	0,00	2	0,14	17	0,30	16	0,08	0	0,00	39	0,15
Almadenejos	Ciudad Real	38	0,14	0	0,00	0	0,00	0	0,00	19	0,34	19	0,10	3	0,43	35	0,13
Almuradiel	Ciudad Real	38	0,14	0	0,00	0	0,00	3	0,20	13	0,23	22	0,12	1	0,14	37	0,14
Daimiel	Ciudad Real	36	0,13	1	0,07	0	0,00	2	0,14	12	0,21	21	0,11	0	0,00	36	0,14
Monóvar	Alicante	35	0,13	1	0,07	0	0,00	2	0,14	11	0,20	21	0,11	0	0,00	35	0,13
Alquerías	Murcia	34	0,12	0	0,00	0	0,00	2	0,14	5	0,09	27	0,14	0	0,00	34	0,13
Torrejón de Ardoz	Madrid	33	0,12	2	0,14	0	0,00	2	0,14	3	0,05	26	0,14	8	1,14	25	0,09
Vilafranca del Penedès	Barcelona	33	0,12	0	0,00	0	0,00	2	0,14	9	0,16	22	0,12	0	0,00	33	0,12
Villanueva de la Reina	Jaén	33	0,12	2	0,14	0	0,00	4	0,27	10	0,18	17	0,09	6	0,85	27	0,10
Barcelona-San Andrés	Barcelona	32	0,12	0	0,00	0	0,00	1	0,07	7	0,13	24	0,13	0	0,00	32	0,12
Puebla de Híjar, La	Teruel	32	0,12	2	0,14	0	0,00	3	0,20	5	0,09	22	0,12	2	0,28	30	0,11
Fayón	Zaragoza	31	0,11	0	0,00	0	0,00	3	0,20	7	0,13	21	0,11	0	0,00	31	0,12
Empalme	Girona	30	0,11	1	0,07	0	0,00	6	0,41	3	0,05	20	0,11	3	0,43	27	0,10
Mongat	Barcelona	30	0,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	30	0,16	1	0,14	29	0,11
Tobarra	Albacete	30	0,11	0	0,00	0	0,00	1	0,07	10	0,18	19	0,10	1	0,14	29	0,11
Cinco Casas	Ciudad Real	29	0,11	2	0,14	0	0,00	1	0,07	7	0,13	19	0,10	1	0,14	28	0,11
Blanes	Girona	28	0,10	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	23	0,12	0	0,00	28	0,11
Brazatortas-Veredas	Ciudad Real	28	0,10	0	0,00	0	0,00	2	0,14	10	0,18	16	0,08	2	0,28	26	0,10
Espinosa de Henares	Guadalajara	28	0,10	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	0,13	21	0,11	4	0,57	24	0,09
Villafranca de Córdoba	Córdoba	28	0,10	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	23	0,12	1	0,14	27	0,10
Archena	Murcia	27	0,10	0	0,00	0	0,00	1	0,07	7	0,13	19	0,10	3	0,43	24	0,09
Blanca-Abarán	Murcia	27	0,10	0	0,00	0	0,00	1	0,07	6	0,11	20	0,11	1	0,14	26	0,10
La Gineta	Albacete	27	0,10	0	0,00	0	0,00	7	0,47	10	0,18	10	0,05	0	0,00	27	0,10
San Sadurní de Noya	Barcelona	26	0,10	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	23	0,12	1	0,14	25	0,09
Azuqueca de Henares	Guadalajara	25	0,09	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	22	0,12	6	0,85	19	0,07
Vendrell	Tarragona	25	0,09	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	22	0,12	1	0,14	24	0,09
Campo de Criptana	Ciudad Real	24	0,09	0	0,00	0	0,00	3	0,20	1	0,02	20	0,11	1	0,14	23	0,09
Barcelona-Morrot	Barcelona	23	0,08	0	0,00	0	0,00	1	0,07	9	0,16	13	0,07	0	0,00	23	0,09
El Carpio	Córdoba	23	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	0,14	15	0,08	5	0,71	18	0,07
Hospitalet de Llobregat	Barcelona	23	0,08	0	0,00	0	0,00	1	0,07	8	0,14	14	0,07	0	0,00	23	0,09
Llansá	Girona	23	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	22	0,12	1	0,14	22	0,08
Malgrat de Mar	Barcelona	23	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,11	17	0,09	0	0,00	23	0,09
Molins de Rey	Barcelona	23	0,08	0	0,00	0	0,00	2	0,14	7	0,13	14	0,07	0	0,00	23	0,09
Baides	Guadalajara	22	0,08	0	0,00	0	0,00	4	0,27	8	0,14	10	0,05	2	0,28	20	0,08
Campanario	Badajoz	22	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	20	0,11	1	0,14	21	0,08
La Zaida	Zaragoza	22	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	17	0,09	0	0,00	22	0,08

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Ocaña	Toledo	22	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	17	0,09	2	0,28	20	0,08
Prat de Llobregat	Barcelona	22	0,08	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	19	0,10	1	0,14	21	0,08
Roda de Bará	Tarragona	22	0,08	0	0,00	0	0,00	2	0,14	8	0,14	12	0,06	0	0,00	22	0,08
Sitges	Barcelona	22	0,08	0	0,00	0	0,00	2	0,14	3	0,05	17	0,09	0	0,00	22	0,08
Arenys de Mar	Barcelona	21	0,08	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	19	0,10	1	0,14	20	0,08
Caudete	Albacete	21	0,08	1	0,07	0	0,00	2	0,14	3	0,05	15	0,08	1	0,14	20	0,08
Fuente del Arco	Badajoz	21	0,08	0	0,00	0	0,00	3	0,20	14	0,25	4	0,02	0	0,00	21	0,08
Humanes	Guadalajara	21	0,08	0	0,00	0	0,00	3	0,20	2	0,04	16	0,08	3	0,43	18	0,07
Valladolid	Valladolid	21	0,08	0	0,00	0	0,00	5	0,34	9	0,16	7	0,04	1	0,14	20	0,08
Balsicas	Murcia	20	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	0,16	11	0,06	2	0,28	18	0,07
Celrá	Girona	20	0,07	0	0,00	0	0,00	1	0,07	5	0,09	14	0,07	4	0,57	16	0,06
Don Benito	Badajoz	20	0,07	1	0,07	0	0,00	2	0,14	7	0,13	10	0,05	0	0,00	20	0,08
Jadraque	Guadalajara	20	0,07	0	0,00	0	0,00	2	0,14	11	0,20	7	0,04	1	0,14	19	0,07
Montoro	Córdoba	20	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	17	0,09	2	0,28	18	0,07
Villasequilla	Toledo	20	0,07	0	0,00	0	0,00	3	0,20	2	0,04	15	0,08	2	0,28	18	0,07
Castuera	Badajoz	19	0,07	0	0,00	0	0,00	3	0,20	5	0,09	11	0,06	2	0,28	17	0,06
Lorquí	Murcia	19	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,11	13	0,07	3	0,43	16	0,06
Mengíbar	Jaén	19	0,07	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	14	0,07	1	0,14	18	0,07
Minaya	Albacete	19	0,07	0	0,00	0	0,00	1	0,07	9	0,16	9	0,05	0	0,00	19	0,07
San Fernando de Henares	Madrid	19	0,07	1	0,07	0	0,00	0	0,00	4	0,07	14	0,07	5	0,71	14	0,05
San Vicente del Raspeig	Alicante	19	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	14	0,07	1	0,14	18	0,07
Sax	Alicante	19	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	18	0,10	0	0,00	19	0,07
Tordera	Barcelona	19	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	17	0,09	1	0,14	18	0,07
Torredembarra	Tarragona	19	0,07	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	14	0,07	2	0,28	17	0,06
Vicálvaro	Madrid	19	0,07	1	0,07	0	0,00	2	0,14	2	0,04	14	0,07	1	0,14	18	0,07
Borjas del Campo	Tarragona	18	0,07	1	0,07	0	0,00	1	0,07	5	0,09	11	0,06	0	0,00	18	0,07
Castillejo-Añover	Madrid	18	0,07	2	0,14	0	0,00	1	0,07	1	0,02	14	0,07	1	0,14	17	0,06
El Romeral	Toledo	18	0,07	1	0,07	0	0,00	1	0,07	3	0,05	13	0,07	2	0,28	16	0,06
Hostalrich	Girona	18	0,07	0	0,00	0	0,00	3	0,20	3	0,05	12	0,06	0	0,00	18	0,07
Marmolejo	Jaén	18	0,07	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	13	0,07	2	0,28	16	0,06
Miguelturna	Ciudad Real	18	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	0,14	10	0,05	0	0,00	18	0,07
Pinto	Madrid	18	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	0,14	10	0,05	2	0,28	16	0,06
Pobla de Montornés, La	Tarragona	18	0,07	0	0,00	0	0,00	1	0,07	3	0,05	14	0,07	0	0,00	18	0,07
Río Zancara	Ciudad Real	18	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	0,14	10	0,05	0	0,00	18	0,07
Samper de Calanda	Teruel	18	0,07	0	0,00	0	0,00	6	0,41	6	0,11	6	0,03	2	0,28	16	0,06
Sant Feliú de Llobregat	Barcelona	18	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	16	0,08	1	0,14	17	0,06
Villaverde	Madrid	18	0,07	4	0,28	0	0,00	1	0,07	6	0,11	7	0,04	3	0,43	15	0,06
Beniaján	Murcia	17	0,06	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	14	0,07	3	0,43	14	0,05
Cañada de Calatrava	Ciudad Real	17	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	16	0,08	3	0,43	14	0,05

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Gavá	Barcelona	17	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	15	0,08	0	0,00	17	0,06
Marsá-Falset	Tarragona	17	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	14	0,07	0	0,00	17	0,06
Mascaraque	Toledo	17	0,06	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	12	0,06	4	0,57	13	0,05
Pozo Cañada	Albacete	17	0,06	0	0,00	0	0,00	2	0,14	4	0,07	11	0,06	1	0,14	16	0,06
Vallecas	Madrid	17	0,06	0	0,00	0	0,00	1	0,07	3	0,05	13	0,07	1	0,14	16	0,06
Valls	Tarragona	17	0,06	1	0,07	0	0,00	1	0,07	3	0,05	12	0,06	1	0,14	16	0,06
Vilassar de Mar	Barcelona	17	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	0,09	0	0,00	17	0,06
Alpera	Albacete	16	0,06	0	0,00	0	0,00	2	0,14	2	0,04	12	0,06	1	0,14	15	0,06
Calafell	Tarragona	16	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	15	0,08	0	0,00	16	0,06
Caldetas	Barcelona	16	0,06	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	14	0,07	3	0,43	13	0,05
Camallera	Girona	16	0,06	0	0,00	0	0,00	2	0,14	4	0,07	10	0,05	2	0,28	14	0,05
Castelldefels	Barcelona	16	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	15	0,08	2	0,28	14	0,05
Garraf	Barcelona	16	0,06	0	0,00	0	0,00	1	0,07	5	0,09	10	0,05	0	0,00	16	0,06
Huete	Cuenca	16	0,06	0	0,00	0	0,00	2	0,14	4	0,07	10	0,05	1	0,14	15	0,06
Tembleque	Toledo	16	0,06	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	11	0,06	0	0,00	16	0,06
Torrejón de Velasco	Madrid	16	0,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	16	0,08	3	0,43	13	0,05
Barcelona-Bogatell	Barcelona	15	0,05	0	0,00	0	0,00	2	0,14	2	0,04	11	0,06	0	0,00	15	0,06
Calella	Barcelona	15	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	13	0,07	0	0,00	15	0,06
Chillarón	Cuenca	15	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	14	0,07	3	0,43	12	0,05
Ciempozuelos	Madrid	15	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	8	0,14	6	0,03	0	0,00	15	0,06
El Campiillo	Ciudad Real	15	0,05	1	0,07	0	0,00	2	0,14	4	0,07	8	0,04	2	0,28	13	0,05
El Catllar	Tarragona	15	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	13	0,07	0	0,00	15	0,06
Magacela	Badajoz	15	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	3	0,05	11	0,06	0	0,00	15	0,06
Mollet del Vallés	Barcelona	15	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	10	0,05	1	0,14	14	0,05
Noblejas	Toledo	15	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	11	0,06	4	0,57	11	0,04
Pantoja y Alameda	Toledo	15	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	12	0,06	0	0,00	15	0,06
Peñaflor	Sevilla	15	0,05	1	0,07	0	0,00	2	0,14	3	0,05	9	0,05	0	0,00	15	0,06
Perelada	Girona	15	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,11	9	0,05	0	0,00	15	0,06
Posadas	Córdoba	15	0,05	0	0,00	0	0,00	4	0,27	7	0,13	4	0,02	1	0,14	14	0,05
Quero	Toledo	15	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	13	0,07	0	0,00	15	0,06
Sant Celoni	Barcelona	15	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	10	0,05	1	0,14	14	0,05
Seseña	Toledo	15	0,05	1	0,07	0	0,00	0	0,00	8	0,14	6	0,03	1	0,14	14	0,05
Agramón	Albacete	14	0,05	0	0,00	0	0,00	2	0,14	5	0,09	7	0,04	2	0,28	12	0,05
Barcelona-Sants	Barcelona	14	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	9	0,05	0	0,00	14	0,05
Breda	Girona	14	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	12	0,06	2	0,28	12	0,05
Caldas de Malavella	Girona	14	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	11	0,06	2	0,28	12	0,05
Guadalcanal	Sevilla	14	0,05	0	0,00	0	0,00	4	0,27	7	0,13	3	0,02	0	0,00	14	0,05
Huelves	Cuenca	14	0,05	1	0,07	0	0,00	1	0,07	5	0,09	7	0,04	4	0,57	10	0,04
Riudellots de la Selva	Girona	14	0,05	0	0,00	0	0,00	2	0,14	2	0,04	10	0,05	0	0,00	14	0,05

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Yébenes	Toledo	14	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	9	0,05	2	0,28	12	0,05
Yunquera de Henares	Guadalajara	14	0,05	2	0,14	0	0,00	0	0,00	3	0,05	9	0,05	0	0,00	14	0,05
Zafra	Badajoz	14	0,05	1	0,07	0	0,00	3	0,20	4	0,07	6	0,03	0	0,00	14	0,05
Caracollera	Ciudad Real	13	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	0,07	0	0,00	13	0,05
Cardedeu	Barcelona	13	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	12	0,06	1	0,14	12	0,05
Chiprana	Zaragoza	13	0,05	2	0,14	0	0,00	0	0,00	2	0,04	9	0,05	0	0,00	13	0,05
Cubellas	Barcelona	13	0,05	0	0,00	0	0,00	2	0,14	2	0,04	9	0,05	0	0,00	13	0,05
Fernán Caballero	Ciudad Real	13	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	12	0,06	1	0,14	12	0,05
Flassá	Girona	13	0,05	0	0,00	0	0,00	3	0,20	1	0,02	9	0,05	0	0,00	13	0,05
Jabalquinto	Jaén	13	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	0,07	4	0,57	9	0,03
Las Infantas	Madrid	13	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	0,14	5	0,03	0	0,00	13	0,05
Masnou	Barcelona	13	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	12	0,06	0	0,00	13	0,05
Monjós	Barcelona	13	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	10	0,05	2	0,28	11	0,04
Santa Cruz de la Zarza	Toledo	13	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	9	0,05	1	0,14	12	0,05
Torrepacheco	Murcia	13	0,05	0	0,00	0	0,00	2	0,14	1	0,02	10	0,05	3	0,43	10	0,04
Urda	Toledo	13	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	8	0,04	1	0,14	12	0,05
Venta de Cárdenas	Ciudad Real	13	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	10	0,05	1	0,14	12	0,05
Vilajuiga	Girona	13	0,05	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	10	0,05	0	0,00	13	0,05
Villar del Saz de Navalón	Cuenca	13	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	8	0,04	0	0,00	13	0,05
Almonacid	Toledo	12	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	9	0,05	0	0,00	12	0,05
Belalcázar	Córdoba	12	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12	0,06	0	0,00	12	0,05
Caracenilla	Cuenca	12	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	10	0,05	1	0,14	11	0,04
Cazalla de la Sierra	Sevilla	12	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,14	2	0,04	8	0,04	0	0,00	12	0,05
Cornellá de Llobregat	Barcelona	12	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	7	0,04	1	0,14	11	0,04
Los Hitos	Albacete	12	0,04	1	0,07	0	0,00	0	0,00	2	0,04	9	0,05	0	0,00	12	0,05
Marañón	Ciudad Real	12	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	10	0,05	0	0,00	12	0,05
Parla	Madrid	12	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	9	0,05	2	0,28	10	0,04
Premiá de Mar	Barcelona	12	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	10	0,05	0	0,00	12	0,05
Sils	Girona	12	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	11	0,06	0	0,00	12	0,05
Valsequillo	Córdoba	12	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	10	0,05	2	0,28	10	0,04
Águilas	Murcia	11	0,04	1	0,07	0	0,00	1	0,07	3	0,05	6	0,03	0	0,00	11	0,04
Almodóvar del Río	Córdoba	11	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	5	0,09	5	0,03	0	0,00	11	0,04
Altafulla	Tarragona	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	7	0,04	0	0,00	11	0,04
Argamasilla de Calatrava	Ciudad Real	11	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	9	0,05	2	0,28	9	0,03
Cáceres	Cáceres	11	0,04	1	0,07	0	0,00	3	0,20	0	0,00	7	0,04	0	0,00	11	0,04
Calatayud	Zaragoza	11	0,04	2	0,14	0	0,00	3	0,20	3	0,05	3	0,02	0	0,00	11	0,04
Casas del Campillo	Albacete	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	6	0,03	0	0,00	11	0,04
Chillón	Ciudad Real	11	0,04	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	0,05	0	0,00	11	0,04
Fornells de la Selva	Girona	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	8	0,04	0	0,00	11	0,04

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Hoya Gonzalo	Albacete	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	8	0,04	1	0,14	10	0,04
Manzanque	Toledo	11	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	3	0,05	7	0,04	0	0,00	11	0,04
Matillas	Guadalajara	11	0,04	0	0,00	0	0,00	7	0,47	2	0,04	2	0,01	1	0,14	10	0,04
Minateda	Albacete	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	9	0,05	1	0,14	10	0,04
Nonaspe	Zaragoza	11	0,04	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	0,05	0	0,00	11	0,04
Ontígola	Toledo	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	8	0,04	3	0,43	8	0,03
Osma la Rasa	Soria	11	0,04	0	0,00	0	0,00	7	0,47	1	0,02	3	0,02	0	0,00	11	0,04
Palautordera	Barcelona	11	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	5	0,09	5	0,03	0	0,00	11	0,04
Picamoixons	Tarragona	11	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,14	2	0,04	7	0,04	0	0,00	11	0,04
Santa Elena	Jaén	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	9	0,05	1	0,14	10	0,04
Valdemoro	Madrid	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	7	0,04	0	0,00	11	0,04
Zújar	Córdoba	11	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	10	0,05	0	0,00	11	0,04
Ablates	Toledo	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	5	0,03	0	0,00	10	0,04
Arjonilla	Jaén	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	9	0,05	0	0,00	10	0,04
Azaila	Teruel	10	0,04	1	0,07	0	0,00	1	0,07	3	0,05	5	0,03	1	0,14	9	0,03
Badajoz	Badajoz	10	0,04	0	0,00	0	0,00	5	0,34	1	0,02	4	0,02	1	0,14	9	0,03
Bonete	Albacete	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	7	0,04	0	0,00	10	0,04
Casetas	Zaragoza	10	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	6	0,11	3	0,02	0	0,00	10	0,04
Colonia de Santa Eulalia	Alicante	10	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	4	0,07	5	0,03	2	0,28	8	0,03
El Casar de la Guardia	Toledo	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	9	0,05	0	0,00	10	0,04
El Pedroso	Sevilla	10	0,04	0	0,00	0	0,00	4	0,27	2	0,04	4	0,02	0	0,00	10	0,04
Flix	Tarragona	10	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	7	0,04	0	0,00	10	0,04
Fuente del Fresno	Ciudad Real	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	9	0,05	1	0,14	9	0,03
Hornachuelos	Córdoba	10	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	6	0,11	3	0,02	0	0,00	10	0,04
Huerta de Valdecarábanos	Toledo	10	0,04	1	0,07	0	0,00	0	0,00	2	0,04	7	0,04	0	0,00	10	0,04
La Granada	Barcelona	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	0,05	1	0,14	9	0,03
Las Correderas	Jaén	10	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	8	0,04	0	0,00	10	0,04
Lora del Río	Sevilla	10	0,04	1	0,07	0	0,00	0	0,00	3	0,05	6	0,03	0	0,00	10	0,04
Monforte del Cid	Alicante	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,11	4	0,02	0	0,00	10	0,04
Pinilla	Albacete	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	7	0,04	0	0,00	10	0,04
Quintana de la Serena	Badajoz	10	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	9	0,05	1	0,14	9	0,03
Riquelme-Sucina	Murcia	10	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	9	0,05	1	0,14	9	0,03
Vallcarca	Barcelona	10	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,14	1	0,02	7	0,04	0	0,00	10	0,04
Villaseca	Toledo	10	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	7	0,04	0	0,00	10	0,04
Agost	Alicante	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	0,05	0	0,00	9	0,03
Arbós	Tarragona	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	6	0,03	0	0,00	9	0,03
Ariza	Zaragoza	9	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	6	0,03	0	0,00	9	0,03
Barcelona-La Sagrera	Barcelona	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	7	0,04	0	0,00	9	0,03
Caracuel de Calatrava	Ciudad Real	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	8	0,04	0	0,00	9	0,03

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Consolación	Ciudad Real	9	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	8	0,04	0	0,00	9	0,03
El Emperador	Toledo	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	4	0,02	0	0,00	9	0,03
El Prat de Llobregat	Barcelona	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	8	0,04	1	0,14	8	0,03
Guadalmaz-Los Pedroches	Ciudad Real	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	0,05	0	0,00	9	0,03
La Palma del Condado	Huelva	9	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	3	0,05	5	0,03	0	0,00	9	0,03
Las Torres de Cotillas	Murcia	9	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	7	0,04	4	0,57	5	0,02
Llinás del Vallés	Barcelona	9	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	6	0,03	0	0,00	9	0,03
Matas Verdes	Albacete	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	6	0,03	0	0,00	9	0,03
Paredes	Cuenca	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	8	0,04	0	0,00	9	0,03
Pedro Abad	Córdoba	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	4	0,02	1	0,14	8	0,03
Pradell	Tarragona	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	7	0,04	0	0,00	9	0,03
Quinto	Zaragoza	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	6	0,03	2	0,28	7	0,03
Riudecañas-Botarell	Tarragona	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	8	0,04	0	0,00	9	0,03
San Miguel de Fluviá	Girona	9	0,03	0	0,00	0	0,00	2	0,14	3	0,05	4	0,02	0	0,00	9	0,03
Tocina	Sevilla	9	0,03	0	0,00	0	0,00	4	0,27	3	0,05	2	0,01	0	0,00	9	0,03
Viso del Marqués	Ciudad Real	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	8	0,04	0	0,00	9	0,03
Yeles y Esquivias	Toledo	9	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	5	0,03	1	0,14	8	0,03
Almendralejo	Badajoz	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	0,13	1	0,01	0	0,00	8	0,03
Ascó	Tarragona	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	6	0,03	0	0,00	8	0,03
Cuevas de Velasco	Cuenca	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	5	0,03	1	0,14	7	0,03
El Madroñal	Ciudad Real	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	7	0,04	0	0,00	8	0,03
El Muñón	Albacete	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	0,04	1	0,14	7	0,03
El Quintillo	Badajoz	8	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	7	0,04	0	0,00	8	0,03
El Villar	Albacete	8	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	3	0,05	4	0,02	0	0,00	8	0,03
Fabara	Zaragoza	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,09	3	0,02	0	0,00	8	0,03
Gangueras	Albacete	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	7	0,04	0	0,00	8	0,03
Gelida	Barcelona	8	0,03	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	0,04	0	0,00	8	0,03
La Cartuja	Zaragoza	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	5	0,03	0	0,00	8	0,03
La Losilla	Albacete	8	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	6	0,03	0	0,00	8	0,03
Las Cabras	Badajoz	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	7	0,04	0	0,00	8	0,03
Medellín	Badajoz	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	4	0,02	0	0,00	8	0,03
Peñafiel	Valladolid	8	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	6	0,03	0	0,00	8	0,03
Torralba	Soria	8	0,03	0	0,00	0	0,00	2	0,14	1	0,02	5	0,03	0	0,00	8	0,03
Vellisca	Cuenca	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	7	0,04	0	0,00	8	0,03
Villarrubia	Córdoba	8	0,03	0	0,00	0	0,00	2	0,14	1	0,02	5	0,03	1	0,14	7	0,03
Villarrubia de Santiago	Toledo	8	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	5	0,03	2	0,28	6	0,02
Villaseca y Mocejón	Toledo	8	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	4	0,02	1	0,14	7	0,03
Alcolea	Córdoba	7	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	3	0,05	3	0,02	1	0,14	6	0,02
Argamasilla	Ciudad Real	7	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	6	0,03	0	0,00	7	0,03

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Azuer	Ciudad Real	7	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	5	0,03	0	0,00	7	0,03
Calancha	Jaén	7	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	4	0,02	0	0,00	7	0,03
El Morell	Tarragona	7	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	6	0,03	0	0,00	7	0,03
Fontanar	Guadalajara	7	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	6	0,03	1	0,14	6	0,02
García	Tarragona	7	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	4	0,02	0	0,00	7	0,03
Higueruela	Albacete	7	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	5	0,03	0	0,00	7	0,03
La Macetúa	Murcia	7	0,03	0	0,00	0	0,00	2	0,14	1	0,02	4	0,02	0	0,00	7	0,03
Moncada-Reixach	Barcelona	7	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	5	0,03	1	0,14	6	0,02
Montmeló	Barcelona	7	0,03	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	6	0,03	0	0,00	7	0,03
Papiol	Barcelona	7	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	4	0,02	0	0,00	7	0,03
Quintanar de la Orden	Toledo	7	0,03	1	0,07	0	0,00	2	0,14	2	0,04	2	0,01	0	0,00	7	0,03
San Pol de Mar	Barcelona	7	0,03	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	4	0,02	0	0,00	7	0,03
Alamillo	Ciudad Real	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	5	0,03	0	0,00	6	0,02
El Burgo de Ebro	Zaragoza	6	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	5	0,03	3	0,43	3	0,01
Els Guiamets	Tarragona	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	4	0,02	0	0,00	6	0,02
Herrera	Ciudad Real	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	4	0,02	0	0,00	6	0,02
La Palma-Pozo Estrecho	Murcia	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	5	0,03	3	0,43	3	0,01
Lillo	Toledo	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	5	0,03	0	0,00	6	0,02
Llavaneras	Barcelona	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,03	0	0,00	6	0,02
Lorca	Murcia	6	0,02	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	4	0,02	0	0,00	6	0,02
Minas-Cartagena	Murcia	6	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	4	0,02	0	0,00	6	0,02
Morón de Almazán	Soria	6	0,02	0	0,00	0	0,00	4	0,27	1	0,02	1	0,01	0	0,00	6	0,02
Pineda de Mar	Barcelona	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,03	0	0,00	6	0,02
Poblete	Ciudad Real	6	0,02	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,03	0	0,00	6	0,02
Ribarroja de Ebro	Tarragona	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	4	0,02	0	0,00	6	0,02
Salamó	Tarragona	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	5	0,03	0	0,00	6	0,02
San Vicente de Castellet	Barcelona	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	5	0,03	0	0,00	6	0,02
Vilabella	Tarragona	6	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	3	0,02	0	0,00	6	0,02
Villanueva del Río y Minas	Sevilla	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	3	0,02	0	0,00	6	0,02
Villaverde Alto	Madrid	6	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,03	1	0,14	5	0,02
Arenales	Ciudad Real	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	3	0,02	0	0,00	5	0,02
Barcelona-Casa Antúnez	Barcelona	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	4	0,02	0	0,00	5	0,02
Bordils – Juyá	Girona	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	4	0,02	0	0,00	5	0,02
Canet de Mar	Barcelona	5	0,02	0	0,00	0	0,00	2	0,14	1	0,02	2	0,01	0	0,00	5	0,02
Carboneras de Guadazaón	Cuenca	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	4	0,02	0	0,00	5	0,02
Don Álvaro	Badajoz	5	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,07	3	0,05	1	0,01	0	0,00	5	0,02
El Ángel	Albacete	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	3	0,02	0	0,00	5	0,02
Escatrón	Zaragoza	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	4	0,02	0	0,00	5	0,02
Espinardo	Murcia	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,03	2	0,28	3	0,01

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Gualba	Barcelona	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	3	0,02	1	0,14	4	0,02
La Nava de Puertollano	Ciudad Real	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	2	0,01	0	0,00	5	0,02
Meco	Madrid	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,03	0	0,00	5	0,02
Mora de Ebro	Tarragona	5	0,02	1	0,07	0	0,00	0	0,00	2	0,04	2	0,01	0	0,00	5	0,02
Nulles	Tarragona	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	4	0,02	0	0,00	5	0,02
Sant Jordi Desvalls	Girona	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	1	0,01	0	0,00	5	0,02
Securita-Perafort	Tarragona	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	4	0,02	0	0,00	5	0,02
Ulea	Murcia	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,03	0	0,00	5	0,02
Val de Pilas	Zaragoza	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,03	0	0,00	5	0,02
Villar de Chinchilla	Albacete	5	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,03	0	0,00	5	0,02
Alcañiz	Teruel	4	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	2	0,01	1	0,14	3	0,01
Almazán	Soria	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	2	0,01	0	0,00	4	0,02
Barcelona-Puerto	Barcelona	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	3	0,02	0	0,00	4	0,02
Cabrerizas	Jaén	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,02	0	0,00	4	0,02
Capsanes	Tarragona	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	3	0,02	1	0,14	3	0,01
Castellbisbal	Barcelona	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	1	0,01	0	0,00	4	0,02
Coscurita	Soria	4	0,01	0	0,00	0	0,00	4	0,27	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,02
Hoya del Pozo	Albacete	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	0,07	0	0,00	0	0,00	4	0,02
La Granjuela	Córdoba	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	3	0,02	0	0,00	4	0,02
Moralet	Alicante	4	0,01	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,02	3	0,43	1	0,00
Navajuelos	Albacete	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	3	0,02	1	0,14	3	0,01
Palma del Río	Córdoba	4	0,01	0	0,00	0	0,00	2	0,14	1	0,02	1	0,01	0	0,00	4	0,02
Puerto Errado	Murcia	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	3	0,02	0	0,00	4	0,02
Riera	Tarragona	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	2	0,01	0	0,00	4	0,02
Soria	Soria	4	0,01	0	0,00	0	0,00	3	0,20	0	0,00	1	0,01	0	0,00	4	0,02
Vilamala	Girona	4	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	1	0,01	0	0,00	4	0,02
Alanís	Sevilla	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,05	0	0,00	0	0,00	3	0,01
Alcuneza	Guadalajara	3	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Berlanga de Duero	Soria	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	2	0,01	0	0,00	3	0,01
Camas	Sevilla	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,02	0	0,00	3	0,01
Canteras	Murcia	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	2	0,01	0	0,00	3	0,01
Carmonita	Badajoz	3	0,01	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Casas y Reina	Badajoz	3	0,01	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Castillejo del Romeral	Cuenca	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Cetina	Zaragoza	3	0,01	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Cobeja	Toledo	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,02	0	0,00	3	0,01
Culera	Girona	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Cutamilla	Guadalajara	3	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Gibraleón	Huelva	3	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	2	0,01	0	0,00	3	0,01

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Guareña	Badajoz	3	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	1	0,01	0	0,00	3	0,01
La Almozara	Zaragoza	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	1	0,01	0	0,00	3	0,01
La Roda de Andalucía	Sevilla	3	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	2	0,04	0	0,00	0	0,00	3	0,01
Las Madrigueras	Jaén	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,02	0	0,00	3	0,01
Los Siles	Córdoba	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,02	0	0,00	3	0,01
Minas	Sevilla	3	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	1	0,02	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Niebla	Huelva	3	0,01	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	1	0,01	0	0,00	3	0,01
Piédrola-Acebrón	Ciudad Real	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,02	0	0,00	3	0,01
Pozo de la Peña	Albacete	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,02	0	0,00	3	0,01
Puebla de Mula	Murcia	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,02	1	0,14	2	0,01
Ribarroja de Ebro	Zaragoza	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	1	0,01	0	0,00	3	0,01
San Juan Despí	Barcelona	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	2	0,01	1	0,14	2	0,01
Tomelloso	Ciudad Real	3	0,01	2	0,14	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	3	0,01
Valdetorres	Badajoz	3	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	2	0,01	0	0,00	3	0,01
Argamasilla de Alba	Ciudad Real	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Ateca	Zaragoza	2	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Baena	Córdoba	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Barceloneta, La	Barcelona	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,01
Brenes	Sevilla	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Cotillas	Albacete	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	1	0,14	1	0,00
El Higuerón	Córdoba	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
El Priorato	Sevilla	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Espinosa	Burgos	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Jabugo-Galaroza	Huelva	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,01
La Puebla de Almoradiel	Toledo	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	0	0,00	2	0,01
La Rinconada	Sevilla	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Las Mallas	Huelva	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Los Siles	Jaén	2	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Maluque	Guadalajara	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	1	0,14	1	0,00
Massanas	Girona	2	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Matamala de Almazán	Soria	2	0,01	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01
Miraflores	Zaragoza	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Moherando	Guadalajara	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	2	0,28	0	0,00
Ocata	Barcelona	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Pozo Ancho	Jaén	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	1	0,14	1	0,00
Quintanilla de Abajo/Onésimo	Valladolid	2	0,01	0	0,00	0	0,00	2	0,14	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01
San Esteban de Gormaz	Soria	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	0	0,00	2	0,01
San Miguel de Fluviá	Barcelona	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Sant Adrià de Besós	Barcelona	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Se desconoce	Huelva	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,01
Torremejía	Badajoz	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,01
Velilla de Ebro	Zaragoza	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Viladecans	Barcelona	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Villagonzalo	Badajoz	2	0,01	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Villaseca de la Sagra	Toledo	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Villaseca y Mocejón	Madrid	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	1	0,01	0	0,00	2	0,01
Zarza de Alange	Badajoz	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Zarza de Tajo	Cuenca	2	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	0,01
Alameda	Burgos	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Alentisque	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Almodóvar del Campo	Ciudad Real	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Almonaster-Cortegana	Huelva	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Arbós	Barcelona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Arcos de la Cantera	Cuenca	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	1	0,14	0	0,00
Arenillas	Sevilla	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Arguisuelas	Cuenca	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Azacanes	Toledo	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Aznalcóllar	Sevilla	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	1	0,14	0	0,00
Barrio del Peral	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Benquerencia	Badajoz	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Berlanga de Roa	Burgos	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Bolaños de Calatrava	Ciudad Real	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Cabreriza	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Caldas de Estrach	Barcelona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Calera	Toledo	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Canena	Jaén	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Cañada de San Pedro	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Caravaca	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Caspe	Alicante	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	1	0,14	0	0,00
Cerezo de Mohernando	Guadalajara	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	1	0,14	0	0,00
Cerro de Andévalo	Huelva	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Córcoles	Guadalajara	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Duessaignües-L'Argentera	Tarragona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
El Hornillo	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
El Quintillo	Toledo	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Embid	Guadalajara	1	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Epila	Zaragoza	1	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Esquivias	Toledo	1	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
Fuencaliente	Ciudad Real	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Fuente de Ebro	Zaragoza	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Garrovilla	Badajoz	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Grañén	Zaragoza	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Grisén	Zaragoza	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Horna	Guadalajara	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Huévar del Aljarafe	Sevilla	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Javalí Nuevo	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Jubera	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
La Nava	Huelva	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
La Nôra	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
La Vid	Burgos	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Langa de Duero	Burgos	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Langa de Duero	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Librilla	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Los Castillejos	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	1	0,14	0	0,00
Los Garres	Murcia	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	1	0,14	0	0,00
Los Labrados	Sevilla	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Los Parrales	Guadalajara	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Madrigueras	Albacete	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Matanegra	Badajoz	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Membrilla	Ciudad Real	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Mengabril	Badajoz	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Montalbán	Teruel	1	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Montcada-Ripollet	Barcelona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Monteagudo de las Vicarías	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Monteagudo de las Vicarías	Zaragoza	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Morata	Zaragoza	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Navalcaballo	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Nohales	Cuenca	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Palau-Solità i Plegamans	Barcelona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Pedroso	Sevilla	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Pineda	Zaragoza	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Porqueras	Girona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Retamar	Ciudad Real	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Ricla	Zaragoza	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Riera	Barcelona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Salt	Girona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
San Antonio del Cerezo	Madrid	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	1	0,14	0	0,00

Residencias	Provincia	Nº FICHAS EMPDOS	%	NO DEP	%	SD	%	SEP DEF	%	RCS	%	RSS	%	M	%	V	%
San Benito	Córdoba	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	1	0,14	0	0,00
San Juan de Mollet	Girona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
San Juan del Puerto	Huelva	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Santa Coloma de Farners	Girona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Santa Elena	Córdoba	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Santa María de Huerta	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Sardón de Duero	Valladolid	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Sarriá	Barcelona	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Somaén	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Sotoca	Cuenca	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Torralba	Cuenca	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Usagre y Bienvenida	Badajoz	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Vadocones	Burgos	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Velilla	Soria	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Villa de Don Fadrique	Toledo	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Villafranca de los Barros	Badajoz	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Villagarcía de la Torre	Badajoz	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Villamayor de Santiago	Cuenca	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Villamejor	Toledo	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,00
Villanueva del Arzobispo	Jaén	1	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,07	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Totales		27340	100,00	1446	100,00	9	100,00	1478	100	5583	100,00	18824	100,00	702	100,00	26638	100,00

Abreviaturas: NO DEP (No Depurado); SD (Sanción desconocida), SEP DEF (Separación Definitiva); RCS (Reingreso con Sanción); RSS (Reingreso sin Sanción); M (Mujeres); V (Varones).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a MZA.

Cuadro 24. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante. Distribución por residencias y servicios de los empleados con ficha individual abierta, ordenados de mayor a menor

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Madrid	Madrid	8	11	-	74	6	82	19	3	2	43	100	120	1805	303	2770	10	9	33	-	628	73	6099
Se desconoce	Se desconoce	3	3	-	21	6	6	12	3	12	17	11	40	805	51	508	1	-	26	4	671	628	2828
Barcelona	Barcelona	4	-	1	30	-	9	4	-	-	13	13	130	1060	199	430	-	2	16	33	373	4	2321
Alcázar de San Juan	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	538	10	504	-	-	1	-	64	4	1131
Ciudad Real	Ciudad Real	1	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	10	392	3	458	-	1	1	-	66	1	936
Albacete	Albacete	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3	291	4	346	-	1	1	-	51	-	700
Murcia	Murcia	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	4	327	6	269	-	-	3	-	52	-	663
Alicante	Alicante	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	3	289	9	296	-	-	2	-	52	1	654
Barcelona-Pueblo Nuevo	Barcelona	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	36	-	506	-	-	-	-	28	1	573
Villanueva y Geltrú	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	29	1	477	-	-	-	-	25	3	542
Girona	Girona	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	3	169	-	261	-	-	1	-	27	-	463
Manzanares	Ciudad Real	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	193	-	11	-	-	1	-	109	-	319
Aranjuez	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	177	4	49	-	-	1	-	70	1	310
Barcelona-Clot	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	257	-	-	-	-	1	-	261
Almansa	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	206	1	31	-	-	1	-	20	-	260
Santa Cruz de Mudela	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	174	-	29	-	-	2	-	24	1	231
Mérida	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	126	1	74	-	-	-	-	13	1	217
Mora la Nova	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	82	-	106	-	-	-	-	9	-	198
Córdoba	Córdoba	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	64	-	115	-	-	-	-	7	5	193
Baeza	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	141	-	7	-	-	-	-	12	-	162
La Encina	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	136	-	8	-	-	1	-	15	1	161
Almorchón	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	93	2	35	3	-	-	-	24	-	158
Cartagena	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	104	-	31	-	-	1	-	17	-	153
Puertollano	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	122	-	9	-	-	2	-	18	-	151
Chinchilla	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	101	-	16	-	-	1	-	20	-	140
Portbou	Girona	1	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	2	89	-	18	-	-	1	-	8	-	127
Sevilla	Sevilla	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	50	2	49	-	-	-	-	10	3	116
Sigüenza	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	96	-	7	-	-	-	-	7	-	111
Zaragoza	Zaragoza	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	43	2	44	-	-	-	-	13	1	105
Tarragona	Tarragona	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	73	-	16	-	-	-	-	13	-	103
Hellín	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75	-	10	-	-	1	-	14	-	100
Guadalajara	Guadalajara	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	42	2	12	-	-	-	-	38	1	98
Mataró	Barcelona	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	37	-	3	-	-	1	-	53	-	98
Alcantarilla	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79	-	1	-	-	-	-	13	-	93
Espeluy	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79	-	5	1	-	-	-	3	1	89
Reus	Tarragona	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	48	-	11	-	-	1	-	20	1	85
Badalona	Barcelona	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5	62	-	1	-	-	1	-	13	-	83

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Mora	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	23	-	47	-	-	-	-	6	-	77
Caspe	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	27	-	10	-	-	1	-	35	1	75
Cieza	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	56	-	6	-	-	1	-	9	-	75
Villena	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	52	-	-	-	-	1	-	16	-	70
Cuenca	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	30	2	10	-	-	1	-	25	-	69
Linares	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	4	-	-	-	-	19	-	68
Algodor	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	4	1	-	-	-	16	-	66
Peñaroya	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49	-	7	-	-	-	-	9	-	65
Toledo	Toledo	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	35	1	11	-	-	-	-	15	1	65
Villacañas	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	-	8	-	-	-	-	16	-	65
Barcelona-Término	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57	-	6	-	-	-	-	-	1	64
Vadollano	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	-	26	1	-	-	-	9	-	63
Valdepeñas	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	-	-	-	-	-	-	16	1	60
Andújar	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29	-	2	-	-	-	-	23	-	54
Belmez	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44	-	2	-	-	-	-	7	-	53
Cabeza del Buey	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	24	-	-	-	-	1	-	25	-	52
Figueras	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	1	-	-	1	-	17	-	52
Tarancón	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	26	-	4	-	-	1	-	20	-	52
Calasparra	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	-	-	-	-	1	-	9	-	51
Getafe	Madrid	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	19	-	1	-	-	1	-	29	-	51
Alcalá de Henares	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	28	-	-	-	-	1	-	19	1	50
Novelda	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44	-	-	-	-	-	-	6	-	50
Almagro	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29	-	-	-	-	1	-	19	-	49
La Roda	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	-	1	-	-	2	-	10	1	49
San Vicente de Calders	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	38	-	2	-	-	-	-	7	-	48
Socuéllamos	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	-	-	-	-	1	-	13	-	46
Vilches	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	30	-	-	-	-	1	-	13	-	45
Villarrobledo	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	20	-	4	-	-	1	-	17	1	45
Villanueva de la Serena	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-	1	-	-	1	-	12	2	44
Alguazas-Molina	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	-	-	-	-	-	-	7	-	43
Aranda de Duero	Burgos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	28	-	-	-	-	2	1	43
Arcos de Jalón	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	-	32	-	-	-	-	2	1	43
Villaverde Bajo	Madrid	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	7	-	-	-	-	19	1	43
Malagón	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	22	-	1	-	-	1	-	17	-	42
Martorell	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-	7	-	-	1	-	6	-	42
Villa del Río	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	19	-	-	-	-	-	-	22	-	42
Granollers	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	26	-	3	-	-	1	-	9	-	41
Huelva	Huelva	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	32	1	4	-	-	-	-	2	-	40
Elda	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	8	-	39
Llerena	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	30	-	3	-	-	-	-	5	-	39
Los Rosales	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	-	3	-	-	-	-	3	1	39

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Almadenejos	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	1	-	-	-	-	19	-	38
Almuradiel	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	25	-	38
Daimiel	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-	1	-	16	-	36
Monóvar	Alicante	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	3	-	35
Alquerías	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	-	1	-	-	-	-	3	-	34
Torrejón de Ardoz	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1	1	-	-	-	-	25	-	33
Vilafranca del Penedès	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	23	-	2	-	-	-	-	6	-	33
Villanueva de la Reina	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	25	-	33
Barcelona-San Andrés	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	-	24	-	-	-	-	-	-	32
Puebla de Hjar, La	Teruel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	-	2	-	-	-	-	9	-	32
Fayón	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	2	-	-	1	-	15	-	31
Empalme	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	-	1	-	-	-	-	6	-	30
Mongat	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	20	-	30
Tobarra	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	1	-	-	1	-	16	-	30
Cinco Casas	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	-	2	-	-	-	-	10	-	29
Blanes	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	1	-	-	-	-	17	-	28
Brazatortas-Veredas	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	17	-	28
Espinosa de Henares	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	22	-	28
Villafranca de Córdoba	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-	12	-	28
Archena	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-	11	-	27
Blanca-Abarán	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-	6	-	27
La Gineta	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	1	-	11	-	27
San Sadurní de Noya	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	1	-	-	-	-	7	-	26
Azuqueca de Henares	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	19	-	25
Vendrell	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	7	-	25
Campo de Criptana	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	10	-	24
Barcelona-Morrot	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	11	-	11	-	-	-	-	-	-	23
El Carpio	Córdoba	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	11	-	23
Hospitalet de Llobregat	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	1	-	4	-	23
Llansá	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	1	-	14	-	23
Malgrat de Mar	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	5	-	23
Molins de Rey	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	1	-	-	-	1	8	-	23
Baides	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10	-	-	-	-	2	-	22
Campanario	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	1	-	-	-	-	9	-	22
La Zaida	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	1	-	-	-	-	7	-	22
Ocaña	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	1	-	-	-	-	13	-	22
Prat de Llobregat	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	10	-	22
Roda de Bará	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	10	-	22
Sitges	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	1	-	9	-	22
Arenys de Mar	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-	-	-	2	-	21
Caudete	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	10	-	21

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Fuente del Arco	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	7	-	21
Humanes	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	1	-	12	-	21
Valladolid	Valladolid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	3	-	-	-	-	5	-	21
Balsicas	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	1	-	-	-	-	8	-	20
Celrá	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	14	1	20
Don-Benito	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	5	-	20
Jadraque	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10	-	1	-	-	-	-	8	-	20
Montoro	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	5	-	20
Villasequilla	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	1	-	10	-	20
Castuera	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	1	-	7	-	19
Lorquí	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	7	-	19
Mengibar	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	5	-	19
Minaya	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	8	-	19
San Fernando de Henares	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	11	-	19
San Vicente del Raspeig	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	9	-	3	-	-	-	-	6	-	19
Sax	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	9	-	19
Tordera	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	1	-	9	-	19
Torredembarra	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	1	-	10	-	19
Vicálvaro	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	1	2	-	-	-	-	3	-	19
Borjas del Campo	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1	-	12	-	18
Castillejo-Añover	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	3	-	18
El Romeral	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	9	-	-	-	-	1	-	7	-	18
Hostalrich	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	1	-	-	1	-	6	-	18
Marmolejo	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	10	-	18
Miguelturna	Ciudad-Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	13	-	18
Pinto	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	9	-	18
Pobla de Montornés, La	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	10	-	18
Río Záncara	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	8	-	18
Samper de Calanda	Teruel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	12	-	18
Sant Feliú de Llobregat	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	1	-	8	-	18
Villaverde	Madrid	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	-	3	-	-	-	-	10	-	18
Beniaján	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	7	-	17
Cañada de Calatrava	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	10	-	17
Gavá	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	1	-	-	1	-	7	-	17
Marsá-Falset	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	9	-	-	-	-	1	-	6	-	17
Mascaraque	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	-	1	-	-	1	-	7	-	17
Pozo Cañada	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	9	-	17
Vallecas	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	6	-	17
Valls	Tarragona	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	1	-	4	-	17
Vilassar de Mar	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	11	-	17
Alpera	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	1	-	-	1	-	5	-	16

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Calafell	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	1	-	9	-	16
Caldetas	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	11	-	16
Camallera	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	1	-	8	-	16
Castelldefels	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	9	-	16
Garraf	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	11	-	16
Huete	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	13	-	16
Tembleque	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	8	-	16
Torrejón de Velasco	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	10	-	16
Barcelona-Bogatell	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	1	-	15
Calella	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	8	-	15
Chillarón	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	12	-	15
Ciempozuelos	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	7	-	15
El Campiello	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	11	-	15
El Catllar	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	9	-	15
Magacela	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	9	-	15
Mollet del Vallés	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	5	-	15
Noblejas	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	1	-	7	-	15
Pantoja y Alameda	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	7	-	15
Peñaflor	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	10	-	15
Perelada	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	8	-	15
Posadas	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	4	-	15
Quero	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	8	-	15
Sant Celoni	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	1	-	4	-	15
Seseña	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	8	-	15
Agramón	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	9	-	14
Barcelona-Sants	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	14
Breda	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	5	-	14
Caldas de Malavella	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	8	-	14
Guadalcanal	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	8	-	14
Huelves	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	12	-	14
Riudellots de la Selva	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	7	-	14
Yébenes	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	8	-	14
Yunquera de Henares	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	10	-	14
Zafra	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	14
Caracollera	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	7	-	13
Cardedeu	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	5	1	13
Chiprana	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	4	-	13
Cubellas	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	9	-	13
Fernán Caballero	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	6	-	13
Flassá	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	-	-	-	-	-	-	4	-	13
Jabalquinto	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	8	-	13

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Las Infantas	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	7	-	13
Masnou	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	1	-	2	-	13
Monjós	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	6	-	13
Santa Cruz de la Zarza	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	9	-	13
Torre Pacheco	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	7	-	13
Urda	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	1	-	-	-	-	5	-	13
Venta de Cárdenas	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	5	-	13
Vilajuiga	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	1	-	-	-	-	5	-	13
Villar del Saz de Navalón	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	9	-	13
Almonacid	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	6	-	12
Belalcázar	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	-	5	-	12
Caracena	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	7	-	12
Cazalla de la Sierra	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	5	-	12
Cornellá de Llobregat	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	2	-	12
Los Hitos	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	6	-	12
Marañón	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	8	-	12
Parla	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	4	-	12
Premiá de Mar	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	8	-	12
Sils	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	3	1	12
Valsequillo	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	7	-	12
Águilas	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	8	-	-	-	-	-	-	11
Almodóvar del Río	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	5	-	11
Altafulla	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7	-	11
Argamasilla de Calatrava	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	3	-	11
Cáceres	Cáceres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	11
Calatayud	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	-	4	-	11
Casas del Campillo	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	8	-	11
Chillón	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	4	-	11
Fornells de la Selva	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	4	-	11
Hoya Gonzalo	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	8	-	11
Manzanique	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1	-	5	-	11
Matillas	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	6	-	11
Minatoda	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7	-	11
Nonaspe	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	7	-	11
Ontígola	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	9	-	11
Osma la Rasa	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	1	-	-	-	-	3	-	11
Palautordera	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	5	-	11
Picamoixons	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	1	-	-	-	-	2	-	11
Santa Elena	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	4	-	11
Valdemoro	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	4	-	11
Zújar	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	6	-	11

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Ablates	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	8	-	10
Arjonilla	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	6	-	10
Azaila	Teruel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	5	1	10
Badajoz	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	7	-	10
Bonete	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5	-	10
Casetas	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	3	-	-	-	-	1	-	10
Colonia de Santa Eulalia	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5	-	10
El Casar de la Guardia	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	8	-	10
El Pedroso	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	1	-	3	-	10
Flix	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	1	-	1	-	10
Fuente del Fresno	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	9	-	10
Hornachuelos	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	3	-	10
Huerta de Valdecarábanos	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	7	-	10
La Granada	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	6	-	10
Las Correderas	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5	-	10
Lora del Río	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	-	5	-	10
Monforte del Cid	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	1	-	10
Pinilla	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10
Quintana de la Serena	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5	-	10
Riquelme-Sucina	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5	-	10
Vallcarca	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	3	-	10
Villaseca	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	1	-	10
Agost	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	5	-	9
Arbós	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	1	-	1	1	9
Ariza	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	1	-	-	-	-	-	1	9
Barcelona-La Sagrera	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	4	-	-	-	-	-	-	9
Caracuel de Calatrava	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	3	-	9
Consolación	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	5	-	9
El Emperador	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	5	-	9
El Prat de Llobregat	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9
Guadalmaz-los Pedroches	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	2	-	9
La Palma del Condado	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	3	-	9
Las Torres de Cotillas	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9
Llinás del Vallés	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	1	-	2	-	9
Matas Verdes	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	6	-	9
Paredes	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	6	-	9
Pedro Abad	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9
Pradell	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	3	-	9
Quinto	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	8	-	9
Riudecañas-Botarell	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9
San Miguel de Fluviá	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Tocina	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	1	-	-	-	-	-	-	9
Viso del Marqués	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	4	-	9
Yeles y Esquivias	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	2	-	9
Almendralejo	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	-	1	-	8
Ascó	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	3	-	8
Cuevas de Velasco	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	3	-	8
El Madroñal	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	5	-	8
El Mugrón	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	8
El Quintillo	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	5	-	8
El Villar	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	7	-	8
Fabara	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	1	-	8
Gangueras	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	8
Gelida	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3	1	8
La Cartuja	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8
La Losilla	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	8
Las Cabras	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	5	-	8
Medellín	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	2	-	8
Peñafiel	Valladolid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Torralba	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	-	1	-	8
Vellisca	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	6	-	8
Villarrubia	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	8
Villarrubia de Santiago	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	5	-	8
Villaseca y Mocejón	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Alcolea	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	6	-	7
Argamasilla	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5	-	7
Azuer	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5	-	7
Calancha	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	4	-	7
El Morell	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	-	4	-	7
Fontanar	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	4	-	7
García	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	4	-	7
Higueruela	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3	-	7
La Macetúa	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3	-	7
Moncada-Reixach	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	1	-	7
Montmeló	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	4	-	7
Papiol	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	1	-	7
Quintanar de la Orden	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	7
San Pol de Mar	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Alamillo	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	2	-	6
El Burgo de Ebro	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	6
Els Guiamets	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	1	-	6
Herrera	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-	6

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
La Palma-Pozo Estrecho	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	6
Lillo	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	6
Llavaneras	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	1	-	6
Lorca	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	-	-	-	6
Minas-Cartagena	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-	6
Morón de Almazán	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	6
Pineda de Mar	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	-	1	-	6
Poblete	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	1	-	6
Ribarroja de Ebro	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	6
Salamó	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	6
San Vicente de Castellet	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	1	-	6
Vilabella	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	6
Villanueva del Río y Minas	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	2	-	6
Villaverde Alto	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	5	-	6
Arenales	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5
Barcelona-Casa Antúnez	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Bordils – Juyá	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Canet de Mar	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	1	-	5
Carboneras de Guadazaón	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	-	5
Don Álvaro	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	-	5
El Ángel	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	-	5
Escatrón	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	-	5
Espinardo	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-	5
Gualba	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	1	-	5
La Nava de Puertollano	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	-	5
Meco	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	1	-	5
Mora de Ebro	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	1	-	5
Nulles	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	2	-	5
Sant Jordi Desvalls	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Securita-Perafort	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Ulea	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	-	5
Val de Pilas	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Villar de Chinchilla	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Alcañiz	Teruel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	1	4
Almazán	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Barcelona-Puerto	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Cabrerizas	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Capsanes	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Castellbisbal	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Coscurita	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	4
Hoya del Pozo	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
La Granjuela	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	-	4
Moralet	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	-	4
Navajuelos	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Palma del Río	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	4
Puerto Errado	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	4
Riera	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Soria	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	1	-	-	-	4
Vilamala	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Alanís	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Alcuneza	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Berlanga de Duero	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Camas	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Canteras	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Carmonita	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Casas y Reina	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Castillejo del Romeral	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Cetina	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	3
Cobeja	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Culera	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Cutamilla	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Gibraleón	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Guareña	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
La Almozara	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
La Roda de Andalucía	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Las Madrigueras	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Los Siles	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Mínas	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Niebla	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Piédrola-Acebrón	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Pozo de la Peña	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Puebla de Mula	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Ribarroja de Ebro	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
San Juan Despí	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3
Tomelloso	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	3
Valdetorres	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Argamasilla de Alba	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Ateca	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Baena	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Barceloneta, La	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2
Brenes	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Cotillas	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
El Higuern	Crdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
El Priorato	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Espinosa	Burgos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Jabugo-Galaroza	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
La Puebla de Almoradiel	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
La Rinconada	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Las Mallas	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Los Siles	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Maluque	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Massanas	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Matamala de Almazán	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Miraflores	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Moherando	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Ocata	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Pozo Ancho	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Quintanilla de Abajo/Onésimo	Valladolid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
San Esteban de Gormaz	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
San Miguel de Fluvia	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Sant Adriá de Besós	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Se desconoce	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	2
Torremejía	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Velilla de Ebro	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Viladecans	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Villagonzalo	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Villaseca de la Sagra	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Villaseca y Mocejón	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Zarza de Alange	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Zarza de Tajo	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Alameda	Burgos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Alentisque	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Almodóvar del Campo	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Almonaster-Cortegana	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Arbós	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Arcos de la Cantera	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Arenillas	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Arguisuelas	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Azacanes	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Aznalcóllar	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Barrio del Peral	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Benquerencia	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Berlanga de Roa	Burgos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Bolaños de Calatrava	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cabreriza	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Caldas de Estrach	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Calera	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Canena	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cañada de San Pedro	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Caravaca	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Caspe	Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Cerezo de Mohernando	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Cerro de Andévalo	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Córcoles	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Duessaiües-L'Argentera	Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
El Hornillo	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
El Quintillo	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Embid	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Epila	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Esquivias	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Fuencaliente	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Fuente de Ebro	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Garrovilla	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Grañén	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Grisén	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Horna	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Huévar del Aljarafe	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Javalí Nuevo	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Jubera	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
La Nava	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
La Nora	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
La Vid	Burgos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Langa de Duero	Burgos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Langa de Duero	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Librilla	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Los Castillejos	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Los Garres	Murcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Los Labrados	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Los Parrales	Guadalajara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Madrigueras	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Matanegra	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Membrilla	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Mengabril	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Montalbán	Teruel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1

Residencias	Provincia	Ad	Al	As	Cm	Csj	Ctb	C	Cta	Crd	D	Eco	El	Ex	I	Mt	Pas	R	S	T	VO	Sd	Total
Montcada-Ripollet	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Monteagudo de las Vicarías	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Morata	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Navalcaballo	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Nohales	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Palau-Solità i Plegamans	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Pedroso	Sevilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Pineda	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Porqueras	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Retamar	Ciudad Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Ricla	Zaragoza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Riera	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Salt	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
San Antonio del Cerezo	Madrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
San Benito	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
San Juan de Mollet	Girona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
San Juan del Puerto	Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Santa Coloma de Farners	Girona	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Santa Elena	Córdoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Santa María de Huerta	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sardón de Duero	Valladolid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sarriá	Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Somaén	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sotoca	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Torralba	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Usagre y Bienvenida	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Vadocones	Burgos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Velilla	Soria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Villa de Don Fadrique	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Villafranca de los Barros	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Villagarcía de la Torre	Badajoz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Villamayor de Santiago	Cuenca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Villamejor	Toledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Villanueva del Arzobispo	Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Totales		21	16	2	152	12	98	42	7	16	74	124	401	11.678	607	8.151	17	13	158	38	4.958	755	27.340
Porcentajes		0,08	0,06	0,01	0,56	0,04	0,36	0,15	0,03	0,06	0,27	0,45	1,47	42,71	2,22	29,81	0,06	0,05	0,58	0,14	18,13	2,76	100,00

Abreviaturas: Ad (Administrativo), Al (Almacenes), Cm (Comercial), Csj (Consejo), Ctb (Contabilidad), C (Contencioso), Cta (Contrata), Crd (Coordinación), D (Dirección), Eco (Economato), El (Eléctrico), Ex (Explotación), I (Intervención), Mt (Material y Tracción), Pas (Personal y Asistencia Social), R (Reclamaciones), S (Sanitario), T (Títulos), VO (Vía y Obras), Sd (Se desconoce).

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías y en RENFE relativo a MZA.

Cuadro 25. RENFE: estado de las propuestas de reingreso a 11 de septiembre de 1954

Grupo	Personal	Subgrupo	Categoría	Propuestas de reingresos de ex agentes no condenados	Propuestas de reingresos de ex agentes condenados	Total	Resueltos
II	Técnico	A	Ingeniero	-	-	0	-
II	Técnico	A	Arquitecto	-	-	0	-
II	Técnico	B	Agregado Técnico	1	-	1	1
II	Técnico	B	Auxiliar Técnico	3	1	4	1
II	Técnico	B	Delineante	4	2	6	2
II	Técnico	B	Practicante	4	3	7	5
III	Movimiento	A	Jefes de estación	15	2	17	6
III	Movimiento	A	Factores (todas clases)	196	103	299	217
III	Movimiento	A	Guardaguas y mozos de agujas	103	31	134	92
III	Movimiento	A	Capataces de maniobras	10	1	11	8
III	Movimiento	A	Enganchadores	27	8	35	24
III	Movimiento	A	Mozos de estación	201	77	278	182
III	Movimiento	B	Interventores en ruta	7	3	10	7
III	Movimiento	B	Jefes de tren	8	1	9	7
III	Movimiento	B	Guardafrenos-Distribuidores	34	13	47	35
III	Movimiento	B	Mozos de tren	162	70	232	166
III	Movimiento	C	Lampareros encargados	1	-	1	-
III	Movimiento	C	Lampareros	7	4	11	8
IV	Material Motor y Móvil	A	Maquinistas	41	25	66	55
IV	Material Motor y Móvil	A	Fogoneros	85	32	117	72
IV	Material Motor y Móvil	B	Montadores-Visitadores Dpto.	-	-	0	-
IV	Material Motor y Móvil	C	Visitadores	16	4	20	15
V	Instalaciones Fijas	A	Sobrestantes	2	-	2	2
V	Instalaciones Fijas	A	Capataces de Vía y Obras	23	8	31	21
V	Instalaciones Fijas	A	Obreros de Vía y Obras	173	46	219	172
V	Instalaciones Fijas	A	Vigilantes de Obras	1	-	1	1

Grupo	Personal	Subgrupo	Categoría	Propuestas de reingresos de ex agentes no condenados	Propuestas de reingresos de ex agentes condenados	Total	Resueltos
V	Instalaciones Fijas	C	Oficiales y Aytes. Montad. Enclav.	1	1	2	2
V	Instalaciones Fijas	C	Engrasadores	2	1	3	3
V	Instalaciones Fijas	D	Guardavías	4	2	6	4
V	Instalaciones Fijas	D	Guardabarreras	15	1	16	9
V	Instalaciones Fijas	D	Guardesas	16	1	17	13
V	Instalaciones Fijas	E	Encargados de Sector	-	1	1	1
V	Instalaciones Fijas	E	Celadores de Instalaciones	1	-	1	-
V	Instalaciones Fijas	E	Oficiales de Comunicaciones	1	1	2	1
V	Instalaciones Fijas	E	Ayudantes de Línea Eléctrica	1	1	2	2
V	Instalaciones Fijas	E	Oficiales y Aytes. Electricistas	13	8	21	20
V	Instalaciones Fijas	F	Jefes de Brigada Línea Electrificada	2	-	2	-
V	Instalaciones Fijas	F	Ayudantes de Línea Electrificada	7	1	8	5
V	Instalaciones Fijas	F	Ayudantes de Subestación	1	-	1	-
VI	Administrativo	A	Jefes de Negociado	3	-	3	3
VI	Administrativo	A	Oficiales y Auxiliares de Oficina	96	30	126	70
VII	Comercial	A	Inspectores de Tráfico	-	-	0	-
VIII	Suministros	B	Encargados de Almacén	1	-	1	-
VIII	Suministros	B	Repartidores	1	2	3	2
VIII	Suministros	B	Mozos de Almacén	13	2	15	11
IX	Talleres		Contramaestres	1	-	1	1
IX	Talleres		Subcontramaestres	1	-	1	-
IX	Talleres		Jefes de Equipo	1	-	1	1
IX	Talleres		Oficiales y Aytes. oficio	349	120	469	344
IX	Talleres		Capataces de Peones	1	-	1	-
IX	Talleres		Peones especializados y Peones	137	43	180	121
X	Subalterno		Ordenanzas-Porteros	24	4	28	22
X	Subalterno		Serenos	1	1	2	-
X	Subalterno		Guardajurados	-	-	0	-

Grupo	Personal	Subgrupo	Categoría	Propuestas de reingresos de ex agentes no condenados	Propuestas de reingresos de ex agentes condenados	Total	Resueltos
X	Subalterno		Guardas	20	12	32	28
X	Subalterno		Mujeres de Limpieza	9	-	9	5
TOTALES				1846	666	2512	1767

Fuente: Estado de las propuestas de readmisión formuladas, a fecha 11 de septiembre de 1954, por la Comisión Delegada conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de fecha 24 de julio de 1950. CDMH, Orden Ministerial de 1950. RENFE, Caja 210.

Cuadro 26. RENFE: estado de las propuestas de jubilación a 11 de septiembre de 1954

Grupo	Personal	Subgrupo	Categoría	Propuestas de jubilación de ex agentes no condenados	Propuestas de jubilación de ex agentes condenados	Total	Resueltos
II	Técnico	A	Ingeniero	-	1	1	-
II	Técnico	A	Arquitecto	-	1	1	1
II	Técnico	B	Agregado Técnico	-	-	0	-
II	Técnico	B	Auxiliar Técnico	1	1	2	-
II	Técnico	B	Delineante	-	-	0	-
II	Técnico	B	Practicante	-	-	0	-
III	Movimiento	A	Jefes de estación	5	8	13	9
III	Movimiento	A	Factores (todas clases)	8	4	12	5
III	Movimiento	A	Guardagujas y mozos de agujas	19	15	34	33
III	Movimiento	A	Capataces de maniobras	5	-	5	4
III	Movimiento	A	Enganchadores	1	1	2	2
III	Movimiento	A	Mozos de estación	5	3	8	5
III	Movimiento	B	Interventores en ruta	-	1	1	1
III	Movimiento	B	Jefes de tren	4	4	8	8
III	Movimiento	B	Guardafrenos-Distribuidores	8	7	15	11
III	Movimiento	B	Mozos de tren	6	3	9	6
III	Movimiento	C	Lampareros encargados	-	-	0	-
III	Movimiento	C	Lampareros	2	-	2	1
IV	Material Motor y Móvil	A	Maquinistas	18	5	23	23
IV	Material Motor y Móvil	A	Fogoneros	1	1	2	2
IV	Material Motor y Móvil	B	Montadores-Visitadores Dpto.	1	-	1	-
IV	Material Motor y Móvil	C	Visitadores	3	1	4	3
V	Instalaciones Fijas	A	Sobrestantes	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	A	Capataces de Vía y Obras	9	1	10	9
V	Instalaciones Fijas	A	Obreros de Vía y Obras	18	5	23	23
V	Instalaciones Fijas	A	Vigilantes de Obras	-	-	0	-

Grupo	Personal	Subgrupo	Categoría	Propuestas de jubilación de ex agentes no condenados	Propuestas de jubilación de ex agentes condenados	Total	Resueltos
V	Instalaciones Fijas	C	Oficiales y Aytes. Montad. Enclav.	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	C	Engrasadores	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	D	Guardavías	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	D	Guardabarreras	4	2	6	1
V	Instalaciones Fijas	D	Guardesas	3	-	3	3
V	Instalaciones Fijas	E	Encargados de Sector	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	E	Celadores de Instalaciones	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	E	Oficiales de Comunicaciones	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	E	Ayudantes de Línea Eléctrica	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	E	Oficiales y Aytes. Electricistas	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	F	Jefes de Brigada Línea Electrificada	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	F	Ayudantes de Línea Electrificada	-	-	0	-
V	Instalaciones Fijas	F	Ayudantes de Subestación	-	-	0	-
VI	Administrativo	A	Jefes de Negociado	2	1	3	2
VI	Administrativo	A	Oficiales y Auxiliares de Oficina	7	7	14	9
VII	Comercial	A	Inspectores de Tráfico	2	-	2	-
VIII	Suministros	B	Encargados de Almacén	-	-	0	-
VIII	Suministros	B	Repartidores	-	2	2	2
VIII	Suministros	B	Mozos de Almacén	-	1	1	1
IX	Talleres		Contramaestres	-	-	0	-
IX	Talleres		Subcontramaestres	-	-	0	-
IX	Talleres		Jefes de Equipo	2	-	2	1
IX	Talleres		Oficiales y Aytes. oficio	20	11	31	30
IX	Talleres		Capataces de Peones	2	1	3	2
IX	Talleres		Peones especializados y Peones	8	3	11	9
X	Subalterno		Ordenanzas-Porteros	1	3	4	3
X	Subalterno		Serenos	-	-	0	-
X	Subalterno		Guardajurados	6	1	7	6

Grupo	Personal	Subgrupo	Categoría	Propuestas de jubilación de ex agentes no condenados	Propuestas de jubilación de ex agentes condenados	Total	Resueltos
X	Subalterno		Guardas	6	2	8	7
X	Subalterno		Mujeres de Limpieza	2	1	3	3
TOTALES				179	97	276	225

Fuente: CDMH, Archivo Ferroviario de la Depuración. *Estado de las propuestas de jubilación formuladas, a fecha 11 de septiembre de 1954, por la Comisión Delegada conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de fecha 24 de julio de 1950.* Orden Ministerial de 1950. RENFE, Caja 210.

Índice de cuadros, gráficos y mapas

Índice de cuadros

Capítulo 1. Los recursos humanos en el ferrocarril español a la altura de la década de 1930.....	23
<i>Cuadro 1.1. Evolución de la población española ocupada en el sector transportes (1900-1940).....</i>	<i>26</i>
<i>Cuadro 1.2. Distribución por servicios del personal empleado en las principales compañías ferroviarias de vía ancha. Año 1935</i>	<i>27</i>
<i>Cuadro 1.3. Líneas ferroviarias explotadas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, año 1935</i>	<i>29</i>
<i>Cuadro 1.4. Distribución provincial de los kilómetros de vía explotados por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, año 1935</i>	<i>30</i>
<i>Cuadro 1.5. Distribución por servicios del personal empleado en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España entre los años 1929 y 1935.....</i>	<i>31</i>
<i>Cuadro 1.6. Relación de las líneas ferroviarias explotadas por MZA por orden de extensión, año 1935</i>	<i>37</i>
<i>Cuadro 1.7. Distribución provincial del kilometraje de líneas explotadas por MZA en orden de extensión...</i>	<i>38</i>
<i>Cuadro 1.8. Distribución por servicios del personal empleado en MZA en el año 1935, según el Ministerio de Obras Públicas</i>	<i>41</i>
<i>Cuadro 1.9. Distribución por servicios del personal empleado en MZA en el año 1935, según el AFET</i>	<i>42</i>
<i>Cuadro 1.10. Evolución del número de agentes y de red explotada (1896-1935) en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.....</i>	<i>44</i>
<i>Cuadro 1.11. Evolución del número de agentes de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces por servicios (1896-1935)</i>	<i>46</i>
<i>Cuadro 1.12. Distribución del personal adscrito a los servicios de Talleres Generales, Material y Tracción y Explotación en la Red de Andaluces a fecha 18 de julio de 1936.....</i>	<i>46</i>
<i>Cuadro 1.13. Relación de líneas ferroviarias explotadas por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1935.....</i>	<i>48</i>
<i>Cuadro 1.14. Distribución del personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España por servicios, años 1929-1935.....</i>	<i>49</i>
Capítulo 2. Conflictividad social y represión en las empresas ferroviarias antes del estallido de la Guerra Civil.....	55
<i>Cuadro 2.1. Personal de la Compañía del Norte no readmitido por abandono del servicio en la huelga de agosto de 1917.....</i>	<i>58</i>
Capítulo 3. El estallido de la Guerra y su impacto en la reorganización de la red ferroviaria. El inicio de los procesos depuradores	63
<i>Cuadro 3.1. Distribución administrativa de la red de la Compañía del Norte</i>	<i>64</i>
<i>Cuadro 3.2. Distribución de los efectivos humanos de la Compañía del Norte</i>	<i>65</i>
<i>Cuadro 3.3. Evolución y distribución de los kilómetros de red de MZA durante el período de Guerra Civil ..</i>	<i>67</i>
<i>Cuadro 3.4. Distribución de la plantilla en los principales núcleos de Andaluces y repercusión en la misma tras el inicio del conflicto</i>	<i>67</i>
<i>Cuadro 3.5. Distribución de los efectivos humanos de la Compañía del Oeste</i>	<i>69</i>
<i>Cuadro 3.6. Legislación y normativa vinculada a la explotación ferroviaria y al procedimiento de depuración de funcionarios puesto en marcha por el Gobierno de la República</i>	<i>77</i>
<i>Cuadro 3.7. Legislación y normativa vinculada a la explotación ferroviaria y al procedimiento de depuración del personal ferroviario puesto en marcha por el Gobierno de Francisco Franco.....</i>	<i>89</i>
Capítulo 4.- La depuración en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943.....	93
<i>Cuadro 4.1. Distribución de la plantilla del Servicio de Material y Tracción en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938.....</i>	<i>102</i>
<i>Cuadro 4.2. Distribución, por ideología política, de la plantilla del Servicio de Material y Tracción en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938.....</i>	<i>103</i>

<i>Cuadro 4.3. Distribución de la plantilla del Servicio de Movimiento en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938.....</i>	<i>103</i>
<i>Cuadro 4.4. Distribución, por ideología política, de la plantilla del Servicio de Movimiento en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938.....</i>	<i>103</i>
<i>Cuadro 4.5. Distribución de la plantilla del Servicio de Vía y Obras en las secciones Tercera, Cuarta y Quinta, mayo de 1938.....</i>	<i>104</i>
<i>Cuadro 4.6. Distribución, por ideología política, de la plantilla del Servicio de Vía y Obras en las secciones Tercera, Cuarta y Quinta, mayo de 1938.....</i>	<i>104</i>
<i>Cuadro 4.7. Distribución de la plantilla de los Servicios de Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras y Sanitario en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938.....</i>	<i>105</i>
<i>Cuadro 4.8. Distribución, por ideología política, de la plantilla de los Servicios de Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras y Sanitario en la Circunscripción de Salamanca, mayo de 1938.....</i>	<i>105</i>
<i>Cuadro 4.9. Distribución, por ideología política, de la plantilla de Oeste en Vigo, enero de 1938.....</i>	<i>106</i>
<i>Cuadro 4.10. Relación y composición de los Comités de Explotación de Oeste en la ciudad de Madrid, 1939.....</i>	<i>115</i>
<i>Cuadro 4.11: Clasificación del personal depurado en Oeste por casuísticas contempladas y su distribución entre sexos.....</i>	<i>124</i>
<i>Cuadro 4.12: Clasificación del personal activo depurado en Oeste por casuísticas contempladas y por su distribución entre sexos, una vez resueltos los procesos de revisión solicitados.....</i>	<i>125</i>
<i>Cuadro 4.13: Filiación Política, Sindical y Antecedentes de los trabajadores de Oeste readmitidos con sanción.....</i>	<i>127</i>
<i>Cuadro 4.14: Filiación Política, Sindical y Antecedentes de los trabajadores de Oeste sancionados con la Baja Definitiva.....</i>	<i>128</i>
<i>Cuadro 4.15: Distribución provincial de los empleados de Oeste por las casuísticas resultantes tras el procedimiento depurador.....</i>	<i>133</i>
<i>Cuadro 4.16: Distribución por las casuísticas resultantes tras el procedimiento depurador de los ferroviarios de Oeste con residencia en las estaciones con más de cien trabajadores.....</i>	<i>134</i>
<i>Cuadro 4.17: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste afectados por el proceso depurador.....</i>	<i>135</i>
<i>Cuadro 4.18: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste afectados por la Separación Definitiva del Servicio.....</i>	<i>135</i>
<i>Cuadro 4.19: Distribución por categorías profesionales de los empleados de Oeste afectados por la Separación Definitiva del Servicio.....</i>	<i>136</i>
<i>Cuadro 4.20. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados de Oeste que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos...</i>	<i>137</i>
<i>Cuadro 4.21. Distribución de las condenas de prisión impuestas a los empleados de Oeste sancionados con la Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos.....</i>	<i>138</i>
<i>Cuadro 4.22. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados de Oeste que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio.....</i>	<i>138</i>
<i>Cuadro 4.23. Décadas en las que ingresaron los antiguos empleados de Oeste que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio.....</i>	<i>139</i>
<i>Cuadro 4.24: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste Reingresados con Sanción.....</i>	<i>139</i>
<i>Cuadro 4.25: Distribución por categorías profesionales de los empleados de Oeste reingresados con sanción.....</i>	<i>140</i>
<i>Cuadro 4.26: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste afectados con algún tipo de sanción desconocida.....</i>	<i>141</i>
<i>Cuadro 4.27: Distribución por categorías profesionales de los empleados de Oeste con sanción desconocida.....</i>	<i>141</i>
<i>Cuadro 4.28: Distribución por provincias y servicios de los empleados de Oeste Reingresados sin Sanción.....</i>	<i>142</i>
<i>Cuadro 4.29: Distribución por categorías profesionales de los empleados de Oeste reingresados sin sanción.....</i>	<i>143</i>

Capítulo 5. La depuración en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 1936-1943..... 145

<i>Cuadro 5.1: Recursos humanos en los servicios de Material y Tracción y de Explotación de Andaluces a la altura del mes de febrero de 1938.....</i>	<i>147</i>
<i>Cuadro 5.2: Resumen anual de expedientes instruidos y aprobados por el Consejo Directivo de Andaluces (1940-1942).....</i>	<i>151</i>

<i>Cuadro 5.3. Resumen por tipologías de las revisiones realizadas por la Junta Depuradora a expedientes instruidos por la Autoridad Militar en Andaluces</i>	152
<i>Cuadro 5.4. Resumen por tipologías de las revisiones realizadas a expedientes instruidos por la propia Junta Depuradora de Andaluces (1940-1942)</i>	152
<i>Cuadro 5.5. Resumen general por tipologías de las revisiones realizadas a expedientes instruidos por la Autoridad Militar y por la propia Junta Depuradora de Andaluces (1940-1942)</i>	153
<i>Cuadro 5.6. Resumen por casuísticas, de los expedientes procesados y aprobados por el Consejo Directivo de Andaluces entre 1940 y 1942 una vez aplicadas las modificaciones resultantes de las revisiones de expedientes</i>	153
<i>Cuadro 5.7. Resumen comparativos por casuísticas entre las fuentes documentales disponibles para analizar el procedimiento depurador en Andaluces</i>	154
<i>Cuadro 5.8. Relación de las categorías profesionales identificadas dentro de los expedientes de depuración de Andaluces analizados</i>	155
<i>Cuadro 5.9. Argumentaciones identificadas, dentro de la casuística relativa a los readmitidos sin sanción, en los expedientes de depuración de Andaluces analizados</i>	157
<i>Cuadro 5.10. Distribución de las sanciones tipo por servicios identificadas dentro de los expedientes de depuración de Andaluces analizados</i>	158
<i>Cuadro 5.11. Cargos argumentados y su distribución por servicios, dentro de la casuística relativa a los readmitidos con sanción, dentro de los expedientes de depuración de Andaluces analizados</i>	159
<i>Cuadro 5.12. Filiación política y sindical identificada, dentro de la casuística relativa a los readmitidos con sanción, en los expedientes de depuración de Andaluces analizados</i>	160
<i>Cuadro 5.13. Cargos argumentados y la distribución por servicios de los sancionados con la separación definitiva</i>	161
<i>Cuadro 5.14. Filiación política y sindical identificada en los sancionados con la separación definitiva</i>	162
<i>Cuadro 5.15. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados de Andaluces que habían recibido la sanción de Separación Definitiva</i>	163
<i>Cuadro 5.16. Distribución de las condenas de prisión impuestas a los empleados de Andaluces sancionados con la Separación Definitiva</i>	163
<i>Cuadro 5.17. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados de Andaluces que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio</i>	164
<i>Cuadro 5.18. Décadas en las que ingresaron los antiguos empleados de Andaluces que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio</i>	164
Capítulo 6. La depuración del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1936-1943	167
<i>Cuadro 6.1. Distribución por género de los empleados con expediente instruido por la autoridad militar franquista con anterioridad a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios</i>	169
<i>Cuadro 6.2. Distribución provincial de los empleados con expediente instruido por la autoridad militar franquista, con anterioridad a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios</i>	170
<i>Cuadro 6.3. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes instruidos/Kilómetros de vía provinciales” por la autoridad militar franquista</i>	171
<i>Cuadro 6.4. Distribución por servicios de los trabajadores depurados por la autoridad militar franquista, con anterioridad a la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios</i>	173
<i>Cuadro 6.5. Datos básicos de los juzgados depuradores constituidos en Norte</i>	177
<i>Cuadro 6.6. Distribución, entre los juzgados depuradores, de la plantilla fija de Norte en julio de 1936 y clasificación de los expedientados por casuísticas</i>	179
<i>Cuadro 6.7. Distribución provincial de los expedientes de depuración abiertos al personal de Norte, con distinción del órgano instructor</i>	186
<i>Cuadro 6.8. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes instruidos/Kilómetros de vía provinciales” por los juzgados depuradores de Norte</i>	189
<i>Cuadro 6.9. Distribución provincial, por casuísticas, de los trabajadores expedientados por los Juzgados Depuradores de Norte</i>	191
<i>Cuadro 6.10. Distribución de los trabajadores expedientados por los juzgados depuradores de Norte por casuísticas y género</i>	192
<i>Cuadro 6.11. Distribución por servicios de los trabajadores expedientados por los Juzgados Depuradores de Norte</i>	193
<i>Cuadro 6.12. Distribución provincial de los trabajadores expedientados con la Separación Definitiva por los Juzgados Depuradores de Norte</i>	194

<i>Cuadro 6.13. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados Norte que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos...</i>	196
<i>Cuadro 6.14. Distribución de las condenas de prisión impuestas a los empleados de Norte sancionados con la Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos.....</i>	197
<i>Cuadro 6.15. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados Norte que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio.....</i>	198
<i>Cuadro 6.16. Décadas en las que ingresaron los antiguos empleados Norte que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio.....</i>	198
<i>Cuadro 6.17. Distribución provincial de los trabajadores con expediente de Reingreso con Sanción por los Juzgados Depuradores de Norte.....</i>	199
<i>Cuadro 6.18. Principales sanciones impuestas a los trabajadores readmitidos con sanción en Norte (1939-1943).....</i>	201
<i>Cuadro 6.19. Distribución provincial de los trabajadores con expediente de Reingreso sin Sanción por los Juzgados Depuradores de Norte.....</i>	202
<i>Cuadro 6.20. Número y distribución por casuísticas tipo de las diez primeras categorías laborales afectadas por el proceso de depuración en Norte (1939-1943).....</i>	204
Capítulo 7. El proceso de depuración por responsabilidades políticas en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, 1936-1943.....	207
<i>Cuadro 7.1. Expedientes de reingreso sin sanción en MZA aprobados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles.....</i>	208
<i>Cuadro 7.2. Expedientes de reingreso con sanción aprobados en MZA por la Jefatura Militar de Ferrocarriles.....</i>	209
<i>Cuadro 7.3. Expedientes de baja en MZA aprobados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles.....</i>	209
<i>Cuadro 7.4. Supuestos previstos y sanciones propuestas para su aplicación por el Consejo Directivo para la Depuración en MZA.....</i>	214
<i>Cuadro 7.5. Cuadro resumen de expedientes instruidos y aprobados por el Consejo Directivo de MZA entre octubre de 1939 y julio de 1941.....</i>	216
<i>Cuadro 7.6. Relaciones numéricas de agentes de MZA reingresados con sanción entre julio de 1940 y julio de 1941.....</i>	216
<i>Cuadro 7.7. Relaciones numéricas de agentes de MZA depurados por el Consejo Directivo con la sanción de Baja Definitiva entre julio de 1940 y julio de 1941.....</i>	218
<i>Cuadro 7.8. Relaciones numéricas de agentes de MZA reingresados sin sanción por el Consejo Directivo entre octubre de 1939 y julio de 1941.....</i>	220
<i>Cuadro 7.9. Distribución, por servicio y número de relación, de los agentes de MZA reingresados con sanción.....</i>	224
<i>Cuadro 7.10. Distribución, por servicio y número de relación, de los agentes de MZA con sanción de baja definitiva.....</i>	225
<i>Cuadro 7.11. Distribución, por servicio y número de relación, de los agentes de MZA reingresados sin sanción.....</i>	226
<i>Cuadro 7.12. Cuadro resumen final de expedientes instruidos y aprobados por el Consejo Directivo de MZA y por el de RENFE (octubre, 1939 – febrero, 1943).....</i>	229
<i>Cuadro 7.13. Cuadro resumen final de expedientes instruidos y aprobados por el Consejo Directivo de MZA y por el de RENFE (octubre, 1939 – febrero, 1943).....</i>	229
<i>Cuadro 7.14. Distribución de los empleados de MZA, inmersos en el proceso de depuración, por provincia, por lugar de residencia y sexo (octubre, 1939 – febrero, 1943).....</i>	231
<i>Cuadro 7.15. Distribución de los empleados de MZA entre las diez residencias con mayor dotación de personal.....</i>	232
<i>Cuadro 7.16. Distribución provincial de los empleados de MZA por casuísticas del procedimiento depurador (octubre, 1939 – febrero, 1943).....</i>	234
<i>Cuadro 7.17. Distribución por servicios de los empleados de MZA y por las casuísticas del procedimiento depurador (octubre, 1939 – febrero, 1943).....</i>	235
<i>Cuadro 7.18. Distribución provincial y por servicios de los empleados de MZA inmersos en el procedimiento depurador (octubre, 1939 – febrero, 1943).....</i>	235
<i>Cuadro 7.19. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados de MZA que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos...</i>	237
<i>Cuadro 7.20. Distribución de las condenas de prisión impuestas a los empleados de MZA sancionados con la Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos.....</i>	238

<i>Cuadro 7.21. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados MZA que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio</i>	239
<i>Cuadro 7.22. Distribución provincial de los tipos de sanción impuesta al personal reingresado (octubre, 1939 – febrero, 1943)</i>	241

Capítulo 8. La centralización del procedimiento depurador en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (1941-1975)..... 245

<i>Cuadro 8.1. Distribución del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración en Norte, MZA, Oeste y Andaluces, atendiendo al número de expedientes personales incoados</i>	256
<i>Cuadro 8.2. Distribución del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración en Norte, MZA, Oeste y Andaluces, atendiendo a las fichas individuales abiertas por los juzgados de empresa durante el desarrollo del procedimiento depurador</i>	257
<i>Cuadro 8.3. Distribución del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración en MZA y Andaluces respecto al número total de empleados en 1935</i>	258
<i>Cuadro 8.4. Distribución de las relaciones aprobadas por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas por casuística tipo y fecha de publicación</i>	276
<i>Cuadro 8.5. Número de propuestas de readmisión, jubilación o baja presentadas ante el Ministerio de Obras Públicas por la Comisión Delegada en RENFE</i>	279
<i>Cuadro 8.6. Distribución territorial de los solicitantes cuya propuesta de readmisión fue desestimada por la Comisión Delegada en RENFE y sometida a aprobación por el Ministerio de Obras Públicas</i>	280
<i>Cuadro 8.7. Balance final del proceso de readmisiones vinculadas a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950</i>	282
<i>Cuadro 8.8. Categorías profesionales con mayor número de propuestas de reingreso, remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles a fecha 11 de septiembre de 1954, conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950</i>	283
<i>Cuadro 8.9. Categorías profesionales con mayor número de propuestas de jubilación, remitidas a la Dirección General de Ferrocarriles a fecha 11 de septiembre de 1954, conforme a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950</i>	284
<i>Cuadro 8.10. Número de solicitudes cursadas conforme a la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, según datos obrantes en 1973 en la Jefatura de Normas Laborales y Expedientes de RENFE</i>	284
<i>Cuadro 8.11. Balance del proceso de readmisiones de ex agentes con ingreso solicitado a raíz de la Orden Ministerial de 24 de julio de 1950, según datos obrantes en 1973 en la Jefatura de Normas Laborales y Expedientes de RENFE</i>	285
<i>Cuadro 8.12. Distribución de los ex agentes según la antigua compañía de procedencia, según datos obrantes en 1973 en la Jefatura de Normas Laborales y Expedientes de RENFE</i>	285
<i>Cuadro 8.13. Estimación del año de jubilación del número de agentes en activo en 1965 y que habían sido separados del servicio por la depuración político-social</i>	295

Anexo Estadístico 373

<i>Cuadro 1. Distribución provincial del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, (1936-1939)</i>	373
<i>Cuadro 2. Distribución provincial y por servicios del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, (1936-1939)</i>	375
<i>Cuadro 3. Distribución provincial del personal ferroviario de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, (1936-1939)</i>	377
<i>Cuadro 4. Distribución provincial y por servicios del personal ferroviario de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, (1936-1939)</i>	378
<i>Cuadro 5. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Número de empleados y distribución de los mismos por residencias y entre las diferentes casuísticas identificadas</i>	379
<i>Cuadro 6. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Número de empleados y distribución de los mismos por residencias y servicios</i>	388
<i>Cuadro 7. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Distribución de las categorías profesionales identificadas entre las diferentes casuísticas resultantes del proceso depurador</i>	399
<i>Cuadro 8. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Distribución de las residencias por orden numérico de empleados, especificando las diferentes casuísticas identificadas y el género</i>	411
<i>Cuadro 9. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Distribución de las residencias por orden numérico de empleados, con indicación de los servicios identificados</i>	436

<i>Cuadro 10. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 1: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	460
<i>Cuadro 11. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 2: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	463
<i>Cuadro 12. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 3: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	466
<i>Cuadro 13. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 4: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	468
<i>Cuadro 14. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 5: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	470
<i>Cuadro 15. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 6: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	471
<i>Cuadro 16. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 7: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	472
<i>Cuadro 17. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 8: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	474
<i>Cuadro 18. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 9: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	475
<i>Cuadro 19. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 10: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	476
<i>Cuadro 20. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 11: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	481
<i>Cuadro 21. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Juzgado número 12: distribución de las categorías laborales con indicación de las diferentes casuísticas contempladas</i>	483
<i>Cuadro 22. Número y distribución por casuísticas tipo de las 100 primeras categorías laborales afectadas por el proceso de depuración en Norte (1939-1942)</i>	487
<i>Cuadro 23. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante. Distribución por residencias de los empleados con ficha individual abierta, ordenados de mayor a menor, especificando las diferentes casuísticas identificadas</i>	492
<i>Cuadro 24. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante. Distribución por residencias y servicios de los empleados con ficha individual abierta, ordenados de mayor a menor</i>	506
<i>Cuadro 25. RENFE: estado de las propuestas de reingreso a 11 de septiembre de 1954</i>	519
<i>Cuadro 26. RENFE: estado de las propuestas de jubilación a 11 de septiembre de 1954</i>	522

Índice de gráficos

Capítulo 1. Los recursos humanos en el ferrocarril español a la altura de la década de 1930	23
<i>Gráfico 1.1. Distribución provincial de los empleados de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, en el año 1939</i>	34
<i>Gráfico 1.2. Distribución de la ratio agente/km de vía explotada en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, en el año 1939 y diferencia respecto a su valor medio</i>	35
<i>Gráfico 1.3. Evolución de kilómetros de red y del número de empleados por kilómetro de vía explotada (1877-1935) en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces</i>	45
<i>Gráfico 1.4. Distribución provincial del empleo en la red de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1939</i>	52
<i>Gráfico 1.5. Distribución intraprovincial del empleo en la red de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1939</i>	53
<i>Gráfico 1.6. Distribución provincial y por género del empleo en la red de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1939</i>	54
Capítulo 3. El estallido de la Guerra y su impacto en la reorganización de la red ferroviaria. El inicio de los procesos depuradores	63
<i>Gráfico 3.1. Distribución de los efectivos humanos de la Compañía del Norte</i>	66
<i>Gráfico 3.2. Distribución de los efectivos humanos de la Compañía del Oeste</i>	69
Capítulo 4.- La depuración en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943	93

<i>Gráfico 4.1: Número de casos tramitados en cada una de las sesiones celebradas por el Consejo Directivo de Oeste (octubre de 1939 a diciembre de 1942)</i>	122
<i>Gráfico 4.2: Distribución de las casuísticas por provincias</i>	133
Capítulo 5. La depuración en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 1936-1943	145
<i>Gráfico 5.1: Número de casos tramitados en cada una de las sesiones celebradas por el Consejo Directivo de Andaluces (enero de 1940 a diciembre de 1942)</i>	150
Capítulo 6. La depuración del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1936-1943	167
<i>Gráfico 6.1. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes instruidos/Kilómetros de vía provinciales” por la autoridad militar franquista</i>	172
<i>Gráfico 6.2. Distribución porcentual y provincial de los expedientes de depuración abiertos al personal de Norte, con distinción del organismo instructor</i>	187
<i>Gráfico 6.3. Distribución provincial de los expedientes de depuración abiertos al personal de Norte e instruidos por los doce juzgados constituidos en la empresa</i>	188
<i>Gráfico 6.4. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes instruidos/Kilómetros de vía provinciales” por los juzgados depuradores de Norte</i>	190
<i>Gráfico 6.5. Distribución porcentual, a nivel provincial, de las casuísticas identificadas durante el procedimiento depurador emprendido por los doce juzgados de Norte</i>	192
<i>Gráfico 6.6. Distribución provincial de las sanciones de Separación Definitiva instruidas por los juzgados depuradores de Norte</i>	195
<i>Gráfico 6.7. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes de Separación Definitiva instruidos/Kilómetros de vía provinciales” durante el período de actuación de los juzgados depuradores de Norte</i>	196
<i>Gráfico 6.8. Distribución provincial de los expedientes de reingreso con sanción instruidos por los juzgados depuradores de Norte</i>	200
<i>Gráfico 6.9. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes de Reingresos con Sanción instruidos/Kilómetros de vía provinciales” durante el período de actuación de los juzgados depuradores de Norte</i>	200
<i>Gráfico 6.10. Distribución provincial de los expedientes de reingreso sin sanción instruidos por los juzgados depuradores de Norte</i>	203
<i>Gráfico 6.11. Distribución provincial del coeficiente “Expedientes de Reingresos sin Sanción instruidos/Kilómetros de vía provinciales” durante el período de actuación de los juzgados depuradores de Norte</i>	203
Capítulo 7. El proceso de depuración por responsabilidades políticas en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, 1936-1943	207
<i>Gráfico 7.1. Distribución provincial de los empleados de MZA inmersos en el proceso de depuración por responsabilidades políticas</i>	233
<i>Gráfico 7.2. Distribución provincial de los empleados de MZA con la sanción de Separación Definitiva</i>	236
<i>Gráfico 7.3. Distribución de la ratio Separación Definitiva por kilómetro de vía provincial y diferencia con la ratio media para toda la red de MZA fijada en 0,38</i>	237
<i>Gráfico 7.4. Distribución provincial de los empleados de MZA reingresados con sanción</i>	239
<i>Gráfico 7.5. Distribución de la ratio reingresados con sanción por kilómetro de vía provincial y diferencia con la ratio media para toda la red de MZA fijada en 1,52</i>	240
<i>Gráfico 7.6. Distribución provincial del número de sanciones impuestas al personal reingresado</i>	241
<i>Gráfico 7.7. Distribución provincial de los empleados de MZA Reingresados sin sanción</i>	242
<i>Gráfico 7.8. Distribución de la ratio reingresados sin sanción por kilómetro de vía provincial y diferencia con la ratio media para toda la red de MZA fijada en 4,60</i>	243
Capítulo 8. La centralización del procedimiento depurador en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (1941-1975)	245
<i>Gráfico 8.1. Evolución de las aprobaciones realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas por datos parciales de las casuísticas tipo y fecha de publicación</i>	278

<i>Gráfico 8.2. Evolución de las aprobaciones realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas por datos acumulados de las casuísticas tipo y fecha de publicación.....</i>	<i>278</i>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

Índice de mapas

Capítulo 1. Los recursos humanos en el ferrocarril español a la altura de la década de 1930.....	23
<i>Mapa 1.1. Distribución de la red ferroviaria española por compañías explotadoras.....</i>	<i>28</i>
<i>Mapa 1.2. Distribución provincial de la plantilla de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, año 1939</i>	<i>36</i>
<i>Mapa 1.3. Distribución provincial de la plantilla de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1939.....</i>	<i>54</i>

